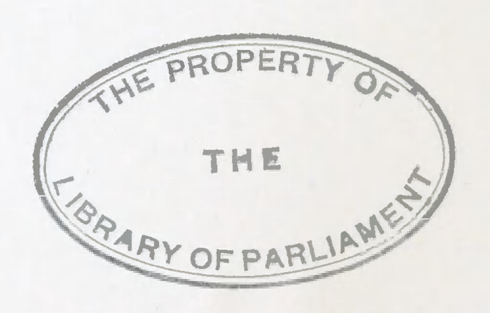






JOURNAUX DE LA CHAMBRE DES COMMUNES

APPENDICE

AU

SOIXANTIÈME VOLUME

DES

JOURNAUX DE LA CHAMBRE DES COMMUNES

DOMINION DU CANADA

SESSION DE JANVIER À JUIN 1923

Traduit de l'anglais

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA
F. A. ACLAND
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1923

LISTE DES APPENDICES—SESSION JANVIER À JUIN 1923

N° 1.—Election contestée de Moose Jaw,—Copie certifiée du jugement de la cour Suprême du Canada en matière d'appel du jugement des juges de la cour du Banc du Roi de la Saskatchewan au sujet du district électoral de Moose Jaw. Présentée par l'honorable Orateur pour l'information de la Chambre et ordonné qu'elle soit entrée dans les journaux de la Chambre. Le jugement est inscrit aux journaux aux pages 90-109.

N° 2.—Septième rapport du comité spécial permanent des Banques et du Commerce soumettant les procès-verbaux et les témoignages au sujet de la considération donnée par le comité au bill n° 83, Loi concernant les Banques et le commerce de banque; recommandant aussi qu'il soit imprimé comme document parlementaire et inscrit aux journaux de la Chambre. *Imprimé. Voir* Journaux aux pages 470, 471.

N° 3.—Quatrième (Taux du Fret océanique et des Compagnies de transport), Cinquième (Taux de Fret sur expédition des ports de l'est du Canada, Sixième (crédits ruraux); et Septième rapports du comité spécial nommé pour s'enquérir des questions d'agriculture.—Soumettant une copie imprimée de ses procès-verbaux et témoignages produits devant le comité; aussi certains documents et articles s'y rapportant mais non compris dans les procès-verbaux. L'enquête comprend les sujets suivants,—(*a*) Production, (*b*) Transport, Distribution et Marché, (*c*) Crédits ruraux, et (*d*) Rapport des prix obtenus par les agriculteurs comme producteurs et ceux payés par eux comme consommateurs. Des suggestions pour considération et recommandations sont contenues dans les rapports ci-dessus; aussi recommandations au sujet de son impression comme document parlementaire pour distribution et comme appendice aux Journaux. *Imprimé. Voir* Journaux pages 293, 499, 517, 518-519 et 569.

N° 4.—Huitième rapport du comité spécial permanent des Banques et du Commerce,—Soumettant une copie imprimée des procès-verbaux et témoignages pris sur la question d'enquête concernant la base, la fonction et le contrôle du crédit financier et sa relation avec les problèmes industriels, et tous documents soumis le concernant mais non contenus dans les procès-verbaux; aussi recommandant qu'une nouvelle allusion en soit faite à la prochaine session du parlement sur lesdits sujets. *Imprimé avec l'appendice n° 2. Voir* Journaux page 521.

N° 5.—Rapport second et dernier du comité spécial nommé pour s'enquérir du fonctionnement du chapitre 12, 8-9 George V, Loi concernant le Service

LISTE DES APPENDICES—*Suite*

civil du Canada,—Soumettant une copie complète des témoignages rendus pendant l'enquête; aussi recommandant l'impression des procès-verbaux et des témoignages comme documents parlementaires et appendices aux Journaux; aussi recommandation concernant les modifications suggérées à la loi du Service civil telles qu'énumérées dans ledit rapport. *Imprimé comme appendice seulement.* Motion que le rapport soit approuvé fut proposée à la fin de la discussion. Pour le rapport et la motion *voir* Journaux pages 547-558-608. Voir aussi Débats pages 4752-4753.

N° 6.—Troisième et dernier rapport du comité spécial permanent des Mines et des Minéraux,—Soumettant les procès-verbaux et les témoignages rendus concernant l'approvisionnement du combustible au Canada; recommandations contenues dans ledit rapport au sujet de nouvelles enquêtes; aussi recommandant que les procès-verbaux et les témoignages rendus soient imprimés comme documents parlementaires et comme appendices aux Journaux. *Imprimé.* *Voir* Journaux pages 584-586 et 607.

N° 7.—Troisième rapport du comité spécial auquel le bill n° 15, Loi pour régler la représentation dans la Chambre des Communes, a été référé. Reportant ce bill sans modification, et recommandant qu'un comité semblable soit nommé de bonne heure à la prochaine session du parlement; aussi soumettant qu'une copie des procès-verbaux et des témoignages rendus soit imprimée pour la gouverne de la Chambre. *Pas imprimé.* *Voir* Journaux pages 595-682.

CHAMBRE DES COMMUNES

COMITÉ PERMANENT DES MINES ET MINÉRAUX

LA QUESTION DU COMBUSTIBLE EN CANADA

Délibérations et témoignages

(Traduit de l'anglais)

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA
F. A. ACLAND
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1924

TABLE DES MATIÈRES

TÉMOINS

ORDRES DE RENVOI

CHAMBRE DES COMMUNES,
LE LUNDI, 12 février 1923.

Il est résolu que le comité permanent des Mines et des Minéraux soit composé de:—

Messieurs

Arthurs,
Black (*Yukon*),
Bird,
Boucher,
Cahill,
Carroll,
Carruthers,
Church,
Clark,
Davies,
Déchène,
Denis (*Joliette*),
Dickie,
Drummond,
Forrester,
Gendron,
Hanson,
Hunt,
Knox,
Lapierre,
Logan,
Macdonald (*Pictou*),
Macphail (Mlle),
McBride,
Marcil (*Bonaventure*),
Marler,
Munro,
Pelletier,
Prévost,
Roberge,
Ross (*Kingston*),
Shaw,
Speakman,
Spence,
Stewart (*Argenteuil*),
Stork, et
Warner.—37.

Et que le quorum dudit comité soit de dix membres.

W. B. NORTHRUP,
Greffier de la Chambre des Communes.

Il est ordonné que le comité permanent des Mines et Minéraux soit autorisé à examiner et à étudier toutes les questions qui lui seront soumises par la Chambre, à faire rapport de temps en temps de ses observations et de ses opinions sur ces sujets, et qu'il ait le pouvoir d'envoyer quérir personnes, documents et archives.

W. B. NORTHRUP,
Greffier de la Chambre des Communes.

CHAMBRE DES COMMUNES,
LE MARDI, 20 février 1923.

Il est ordonné que le nom de M. Meighen soit substitué à celui de M. Clark dans la liste des membres dudit comité.

W. B. NORTHRUP,
Greffier de la Chambre des Communes.

CHAMBRE DES COMMUNES,
LE LUNDI, 19 mars 1923.

Il est ordonné que la résolution suivante soit soumise audit comité:—

"Que, de l'avis de la Chambre, le temps est venu pour le Canada d'avoir une politique nationale relativement à son approvisionnement de houille, et que nulle partie du pays ne devrait dépendre des Etats-Unis

pour son combustible. Et que toute la question d'approvisionnement du combustible au Canada, ainsi que la question des prix, du transport, et l'action interprovinciale désirable et autres moyens par lesquels le Canada peut se suffire à lui-même et s'approvisionner de combustible, comme aussi la question d'étudier la nécessité et la possibilité de trouver des succédanés du charbon, soient soumises au comité des Mines et Minéraux, et que ledit comité fasse rapport à la Chambre."

W. B. NORTHRUP,
Greffier de la Chambre des Communes.

CHAMBRE DES COMMUNES,
LE LUNDI, 26 mars 1923.

Il est ordonné que le nom de M. Garland (Bow-River) soit substitué à celui de M. Speakman dans la liste des membres dudit comité.

W. B. NORTHRUP,
Greffier de la Chambre des Communes.

CHAMBRE DES COMMUNES,
LE MERCREDI, 11 avril 1923.

Il est ordonné que ledit comité soit autorisé à faire imprimer chaque jour, pour l'usage de ses membres, ses procédures et les témoignages qu'il a entendus et que la règle 74 soit suspendue à cet effet.

W. B. NORTHRUP,
Greffier de la Chambre des Communes.

CHAMBRE DES COMMUNES,
LE MERCREDI, 11 avril 1923.

Il est ordonné qu'il soit permis audit comité de siéger pendant les séances de la Chambre.

W. B. NORTHRUP,
Greffier de la Chambre des Communes.

CHAMBRE DES COMMUNES,
LE VENDREDI, 20 avril 1923.

Il est ordonné que le nom de M. Kennedy (Edmonton) soit substitué à celui de M. Shaw dans la liste des membres dudit comité.

W. B. NORTHRUP,
Greffier de la Chambre des Communes.

CHAMBRE DES COMMUNES,
LE MERCREDI, 27 juin 1923.

Il est ordonné que, conformément à la recommandation contenue dans le troisième rapport du comité des Mines et Minéraux, les procès-verbaux et les dépositions relatives à l'approvisionnement du combustible pour le Canada, soient imprimés sous forme de livre bleu et comme appendice aux journaux de la Chambre et que la règle 74 soit suspendue à cet effet.

RAPPORT DU COMITÉ

PREMIER RAPPORT

Le 22 mars 1923.

Le comité permanent des Mines et Minéraux a l'honneur de présenter son premier rapport, lequel est comme suit:—

Votre comité recommande que ses procédures soient imprimées de jour en jour pour l'usage de ses membres, quand il le jugera à propos, et que la règle 74 soit suspendue à cet effet.

Respectueusement soumis,

W. F. CARROLL,
Président.

DEUXIÈME RAPPORT

Le comité permanent des Mines et Minéraux a l'honneur de présenter son deuxième rapport, lequel est comme suit:—

Votre comité recommande qu'il lui soit permis de siéger pendant les séances de la Chambre.

Respectueusement soumis,

W. F. CARROLL,
Président.

TROISIÈME ET DERNIER RAPPORT

Le comité permanent des Mines et Minéraux a l'honneur de présenter son troisième et dernier rapport, lequel est comme suit:—

Votre comité a étudié la possibilité d'un approvisionnement houiller canadien indépendant.

Cette question a été soumise à votre comité par une résolution de la Chambre, en date du 19 mars 1923, dont voici le texte:—

> La Chambre est d'avis que le temps est venu pour le Canada d'avoir une politique nationale relativement à son approvisionnement de houille, et que nulle partie du pays ne devrait être abandonnée à la dépendance des Etats-Unis quant à son combustible. Et que toute question de combustible au Canada: prix de revient, transport, opportunité d'une action commune entre les provinces, et autres mesures à prendre pour que le Canada soit en état de subvenir à ses propres besoins en matière de combustible, aussi nécessité et possibilité de se procurer d'autres combustibles que le charbon, soit soumise au comité des mines et minéraux, et que ledit comité fasse rapport à la Chambre.

Votre comité a entendu des témoignages venant des différentes parties du Canada sur tous les aspects du problème que ladite résolution lui soumettait.

On peut déclarer sans hésitation qu'il est absolument nécessaire que le Canada, par son gouvernement, ses compagnies de transport, ses exploitants de charbonnages et les fabricants d'autres combustibles, se rende indépendant des autres pays quant à son combustible.

Le seul point de vue économique devrait engager les Canadiens à faire tous les efforts voulus pour atteindre cette fin. Le Canada ne peut continuer pendant

des années à verser annuellement des millions de dollars aux pays étrangers pour son combustible et espérer conserver son indépendance économique. On n'a qu'à examiner la chose un tant soit peu pour voir où cette situation nous mène. Il faut aussi se rappeler que les Etats-Unis, qui représentent notre principale source d'approvisionnement, n'ont pas pu, l'an dernier, donner au Canada la quantité habituelle, et bien des cas de misère extrême et de souffrance, dus au manque de combustible, ont été signalés à l'attention du comité. On ne peut toutefois blâmer la Commission du contrôle du combustible des Etats-Unis pour cette pénurie, car elle a traité le Canada avec justice. Mais la Commission a donné l'hiver dernier un avertissement, dont les Canadiens devront se souvenir. C'est que le Canada ne doit pas espérer, dans l'avenir, obtenir des Etats-Unis la quantité d'anthracite qu'il en recevait habituellement.

Votre comité, d'après les témoignages reçus, peut affirmer que le Canada a d'amples richesses houillères, à toutes fins, pour des générations. Les principales sources d'approvisionnement sont dans la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick, l'Alberta et la Colombie-Britannique. Un fait a particulièrement frappé votre comité. C'est qu'un pourcentage considérable de la population du centre du Canada a d'étranges préjugés touchant le charbon canadien. Elle croit que nous n'avons pas de charbon convenable au pays.

Il faut, sur ce point, de la propagande, l'annonce dans tout le Canada, de la véritable valeur du charbon canadien. Sous ce rapport, votre comité désire signaler le fait que, jusqu'à il y a deux ans, l'anthracite américain représentait 85 pour 100 de la consommation de Winnipeg en combustible. Grâce aux efforts persévérants du gouvernement de l'Alberta et des exploitants de charbonnages, l'Alberta fournit maintenant 90 pour 100 de la consommation de Winnipeg.

Votre comité recommande que le ministère des Mines, par sa section de propagande, entreprenne immédiatement une campagne d'éducation sur la nécessité d'un approvisionnement houiller national, au Canada, et sur la valeur de charbon canadien et la manière de s'en servir.

Votre comité a également fait enquête sur les frais de transport du charbon. Plusieurs experts ont rendu témoignage et nous avons une quantité considérable de renseignements de ce genre. Les opinions exprimées ont été très variées et contradictoires. Les témoins indépendants des compagnies de chemins de fer ont affirmé la possibilité d'établir des taux raisonnables pour le transport du charbon de l'Alberta au centre du Canada.

Nous avons demandé aux compagnies de chemins de fer un tarif pour le transport entre l'Alberta et les villes ontariennes. Auparavant, le prix était d'environ $13 par tonne. Le Canadien-National a donné un taux de $9 la tonne, par trains de 50 wagons, pour les mois de mai, juin et juillet, et offert une diminution semblable pour le transport à partir des provinces maritimes. Le Pacifique-Canadien déclare que le coût du transport du charbon entre Lethbridge et les centres ontariens est de $9.90 par tonne, par wagons de 46 tonnes. Les exploitants des charbonnages de l'Ouest canadien soutiennent que les taux cotés rendent impossible tout transport considérable de charbon de l'Ouest canadien à l'Ontario.

Votre comité se voit obligé de conclure que les taux indiqués ne peuvent aucunement aider à résoudre le problème du combustible au Canada. Un taux proportionnel à partir des mines de la Nouvelle-Ecosse ne saurait favoriser un mouvement considérable de charbon jusqu'à Montréal ou plus loin.

Votre comité recommande que le ministre des Mines convoque immédiatement, à un endroit central quelconque, une conférence des exploiteurs houillers, des représentants des compagnies de transport, des représentants des divers gouvernements provinciaux et du gouvernement fédéral, avec quelques-uns des membres des comités de la Chambre des Communes et du Sénat qui s'occupent de la question du combustible. On espère qu'une conférenec de ce genre fera

beaucoup de bien et aura pour effet de déterminer de sérieux efforts de la part des parties intéressées en vue d'aider à assurer au Canada des sources indépendantes pour son combustible, ce qui constitue aujourd'hui l'une des questions les plus importantes et les plus graves pour le peuple du Canada.

Votre comité a aussi étudié la question du coke comme combustible domestique. Les dépositions entendues sous ce rapport ont démontré en général que le coke constitue un combustible domestique aussi bon, aussi propre et aussi précieux que le meilleur anthracite. Des usines pour la carbonisation de la houille dans les grands centres du Canada pourraient aider grandement à la solution du problème du combustible domestique.

Votre comité recommande de plus que le gouvernement fasse immédiatement une enquête indépendante, par n'importe quels moyens qu'il jugera les meilleurs, dans le but de connaître le coût réel du transport de la houille des mines de l'est ou de l'ouest au centre du Canada. Nous croyons que notre réseau national devrait effectuer le transport du combustible au prix coûtant pendant la présente crise, et votre comité suggère que les taux mentionnés ne représentent pas le coût réel mais sont beaucoup plus élevés.

Votre comité a aussi entendu les dépositions concernant le projet au sujet de la tourbe et est convaincu que la tourbe est d'une grande valeur comme combustible de printemps, d'été ou d'automne. Le ministère des Mines a fait beaucoup de travaux de recherches à cet égard, mais on emploie bien peu de tourbe au Canada bien que nos ressources de ce côté semblent être très considérables.

Certaines différences d'opinion existent entre les hauts fonctionnaires du ministère des Mines et certains intérêts du dehors concernant la meilleure méthode de traiter la tourbe pour des fins de combustible, surtout par la méthode de Graham. Par conséquent, votre comité recommande au gouvernement d'accorder une somme de $1,250.00 pour les fins d'enquête sur cette méthode, à condition que M. Graham contribue une somme égale, l'enquête devant être faite par un ingénieur ou un expert de la division des Mines, un autre nommé par M. Graham ainsi que par un troisième expert indépendant.

Votre comité soumet ci-joints le procès-verbal et les dépositions, et il recommande que le tout soit imprimé sous forme de livre bleu et d'appendice aux Journaux de la Chambre, et que le règlement 74 soit suspendu à cette fin.

Respectueusement soumis,

W. F. CARROLL,
Président

PROCÈS-VERBAUX DES DÉLIBÉRATIONS

CHAMBRE DES COMMUNES,
JEUDI, 22 mars 1923.

Le comité se réunit à onze heures de l'avant-midi.

Présents: Messieurs Carroll (président), Arthurs, Black (Yukon), Church, Davies, Dickie, Drummond, Forrester, Knox, Lapierre, Macdonald (Pictou), Ross (Kingston), Spence, Warner—14.

M. Church présente une liste de suggestions au sujet de l'attitude que devrait adopter le comité selon lui, et en distribue des copies aux membres présents.

Sur proposition de M. Warner,
Il est ordonné que M. H. Stutchbury, commissaire du commerce de la province d'Alberta, soit requis de comparaître pour rendre témoignage le jeudi 12 avril.

Sur proposition de M. Macdonald (Pictou),
Il est ordonné que M. F. L. Wanklyn, de la province de Québec, membre du comité fédéral du combustible soit requis de rendre témoignage à la prochaine séance du comité.

M. Church lit et dépose une lettre qu'il a reçue de l'association houillère municipale de Norwick, relativement aux taux de transport de la houille de l'Alberta à la province d'Ontario.

Sur la proposition de M. Macdonald, (Pictou),
Il est résolu que le président du comité soit chargé de rencontrer M. Carvell, président de la commission des Chemins de fer, afin d'obtenir les noms des fonctionnaires de la dite commission qui devraient être requis de rendre témoignage au sujet des taux de transport de la houille.

Sur proposition du président,
Il est résolu de demander la permission de faire imprimer les délibérations du comité.

Le comité s'ajourne jusqu'au mardi, 27 du mois courant, à 11 heures de l'avant-midi.

JOHN T. DUN,
Greffier du comité.

CHAMBRE DES COMMUNES,
MARDI, 27 mars 1923.

Les membres suivants se réunissent à 11 heures de l'avant-midi:
Messieurs Carroll (président), Arthurs, Black (Yukon), Church, Davies, Dickie, Lapierre, Warner—8.

M. Wanklyn qui avait été requis de rendre témoignage est absent pour cause de maladie.

Comme il n'y a pas quorum, le comité s'ajourne jusqu'au 12 avril, à 11 heures de l'avant-midi.

JOHN T. DUN,
Greffier du comité.

CHAMBRE DES COMMUNES,
MERCREDI, 11 avril 1923.

Le comité se réunit à 11 heures de l'avant-midi:

Présents: Messieurs Carroll (président), Arthurs, Church, Dickie, Drummond, Forrester, Gendron, Lapierre, Macdonald (Pictou), McBride, Roberge, Ross (Kingston), Spence, Warner—14.

M. Wanklyn, l'un des représentants de la province de Québec sur le comité fédéral du combustible, est appelé, assermenté, rend témoignage et est renvoyé.

Sur proposition du président,
Il est résolu que permission soit demandée de siéger pendant les séances de la Chambre.

Le comité s'ajourne jusqu'à demain, à trois heures et trente minutes de l'après-midi.

JOHN T. DUN,
Greffier du comité.

CHAMBRE DES COMMUNES,
JEUDI, 12 avril 1923.

Le comité se réunit à trois heures et trente minutes de l'après-midi.

Présents: Messieurs Carroll (président), Arthurs, Church, Drummond, Garland (Bow-River), Knox, Lapierre, Ross (Kingston), Shaw, Spence, Stewart (Argenteuil), Warner—12.

M. H. Stutchbury, commissaire du commerce de la province d'Alberta est appelé et assermenté.

Sur proposition de M. Garland (Bow-River),
Il est résolu que M. Stutchbury ne soit pas examiné maintenant mais que M. J. Errington, ingénieur minier de la province d'Alberta, qui est présent, soit requis de rendre témoignage.

M. Errington est appelé assermenté, rend témoignage et est renvoyé.

Sur proposition du président,
Il est résolu que M. W. F. O'Connor, d'Ottawa, qui est présent, soit requis de rendre témoignage.

M. O'Connor est appelé, assermenté et rend témoignage.

Sur proposition de M. Ross,
Il est ordonné que M. John F. Sowards, marchand de charbon, de Kingston, Ont., soit requis de rendre témoignage le mardi, 17 avril, à 11 heures de l'avant-midi.

Sur proposition de M. Garland (Bow-River),
Il est ordonné que messieurs McAulay, Davidson, Tupper et Thayer, tous de Drumheller, Alberta, qui sont présentement à Ottawa, soient requis de rendre témoignage demain à trois heures et trente minutes de l'après-midi.

Sur proposition du président,

Il est ordonné que M. W. E. Campbell, officier du trafic à la commission des Chemins de fer soit requis de rendre témoignage le mardi, 17 avril, à 11 heures de l'avant-midi.

Le comité s'ajourne à 10 heures de l'avant-midi, demain.

JOHN T. DUN,
Greffier du comité.

CHAMBRE DES COMMUNES,
VENDREDI, 13 avril 1923.

Le comité se réunit à 10 heures de l'avant-midi.

Présents: Messieurs Carroll (président), Arthurs, Church, Dickie, Forrester, Garland (Bow-River), Gendron, Hanson, Lapierre, Ross (Kingston), Spence, Warner—12.

M. W. F. O'Connor, d'Ottawa, reprend et termine son témoignage; il est ensuite renvoyé.

Suivant la suggestion de M. O'Connor et sur proposition de M. Arthurs,

Il est ordonné que le greffier obtienne des copies des publications suivantes pour chacun des membres du comité:—

"The Coal Resources of the World"—Volume 2.

"The Coal Resources of the World"—Atlas (Morang & Co., Toronto, 1913).

"Coal fields and Coal resources of Canada", par D. B. Dowling, (Mémoire 59, série géologique n° 55).

"Analyses de combustibles canadiens", par E. Stansfield et J. H. Nicolls (Ministère des Mines, bulletin n° 22, 1918).

"Arpentages géologiques, rapport sommaire, 1918".

"Arpentages géologiques, rapport sommaire, 1919".

Sur proposition de M. Hanson,

Il est ordonné que sir Thomas Tait, de Montréal, soit requis de comparaître devant le comité et de rendre témoignage.

Le comité s'ajourne pour se réunir de nouveau à trois heures et trente minutes de l'après-midi.

Le comité se réunit à trois heures et trente minutes de l'après-midi.

M. H. Stutchbury est rappelé et rend témoignage.

M. D. A. McAulay, ingénieur minier, de Drumheller, Alberta, est appelé, assermenté, rend témoignage et est renvoyé.

Sur proposition de M. Spence,

Il est ordonné que M. W. H. Cox, de la W. H. Cox Coal Company, Toronto, soit requis de rendre témoignage devant le comité, le jeudi, 19 avril, à 11 heures de l'avant-midi.

Le comité s'ajourne au mardi, 17 avril, à 11 heures de l'avant-midi.

JOHN T. DUN,
Greffier du comité.

CHAMBRE DES COMMUNES,
MARDI, 17 avril 1923.

Le comité se réunit à 11 heures de l'avant-midi.

Présents: Messieurs Carroll (président), Carruthers, Davies, Drummond, Forrester, Garland (Bow-River), Knox, Ross (Kingston), Shaw, Stork, Warner —11.

M. J. F. Sowards, marchand de charbon, de Kingston, Ont., est appelé, assermenté, rend témoignage et est renvoyé.

M. W. E. Campbell, officier en chef du trafic, à la commission des Chemins de fer, est appelé, assermenté et commence sa déposition qu'il continuera à la prochaine séance du comité.

Sur la proposition du président,
Il est ordonné que M. G. A. Magrath, d'Ottawa, président de la commission mixte internationale, soit requis de rendre témoignage le jeudi 19 avril, à 11 heures de l'avant-midi.

Sur proposition du président,
Il est ordonné que le capitaine E. M. Dickson, de Sydney, N.-E., soit requis de rendre témoignage le jeudi, 26 avril, à 11 heures de l'avant-midi.

Le comité s'ajourne au jeudi, 19 avril, à 11 heures de l'avant-midi.

JOHN T. DUN,
Greffier du comité.

CHAMBRE DES COMMUNES,
JEUDI, 19 avril 1923.

Le comité se réunit à 11 heures de l'avant-midi.

Présents: Messieurs Carroll (président), Arthurs, Black (Yukon), Church, Davies, Dickie, Garland (Bow-River), Gendron, Knox, Lapierre, Shaw, Spence, Warner—13.

M. W. H. Cox, président de la W. H. Cox Coal Company, de Toronto, est appelé, assermenté, rend témoignage et est renvoyé.

M. C. A. Magrath, d'Ottawa, membre du comité fédéral du combustible, est appelé, assermenté, rend témoignage et est renvoyé.

Le comité s'ajourne pour se réunir de nouveau à 11 heures de l'avant-midi, demain.

JOHN T. DUN,
Greffier du comité.

CHAMBRE DES COMMUNES,
VENDREDI, 20 avril 1923.

Le comité se réunit à 11 heures de l'avant-midi.

Présents: Messieurs Carroll (président), Arthurs, Black (Yukon), Church, Davies, Dickie, Drummond, Forrester, Garland (Bow-River), Gendron, Lapierre, McBride, Ross (Kingston), Warner — 14.

M. W. E. Campbell fut rappelé, rendit témoignage et fut renvoyé.

Sur proposition du président,
Il est ordonné que M. H. C. Martin, gérant du trafic des marchandises, des chemins de fer Nationaux du Canada, Montréal, soit requis de rendre témoignage mardi, le 24 du mois courant, à 11 heures du matin.

Sur proposition du président,
Il est ordonné que M. W. E. B. Lanigan, gérant général du trafic des marchandises du Pacifique-Canadien, de Montréal, soit requis de comparaître devant le comité, mardi, le 24 du mois courant, à 11 heures de l'avant-midi.

M. H. Stuchbury fut rappelé et rendit témoignage.

Le président déposa sur le bureau une lettre reçue par l'honorable M. E. M. Macdonald (Pictou), de M. M. J. Butler, d'Oakville, Ont.

Sur proposition de M. Arthurs,
Il est ordonné que le greffier remette une copie de la lettre de M. Butler à chaque membre du comité avant la prochaine séance.

Sur proposition du président,
Il est ordonné que M. M. J. Butler, d'Oakville, Ont., soit requis de comparaître devant le comité, le mardi, 24 courant, à 11 heures de l'avant-midi.

Le comité s'ajourne au mardi, 24 avril, à 11 heures de l'avant-midi.

JOHN T. DUN,
Greffier du comité.

CHAMBRE DES COMMUNES,
MARDI, 24 avril 1923.

Le comité se réunit à 11 heures de l'avant-midi.

Présent: Messieurs Carroll (président), Arthurs, Davies, Dickie, Drummond, Forrester, Garland (Bow-River), Gendron, Kennedy (Edmonton), Knox, Lapierre, McBride, Ross (Kingston), Spence, Warner — 15.

M. Lanigan, gérant général du trafic des marchandises, du Pacifique-Canadien, était indisposé et ne put comparaître.

M. Martin, gérant du trafic des marchandises des chemins de fer Nationaux, n'étant pas dans le district, n'a pu comparaître.

M. M. J. Butler, d'Oakville, Ont., qui avait été requis de comparaître, était absent.

Sur proposition de M. Arthurs,
Il est ordonné que M. M. J. Butler, d'Oakville, Ont., soit requis de comparaître le jeudi, 26 courant, à 11 heures de l'avant-midi.

Sur proposition du président,
Il est ordonné que M. J. E. Dalrymple, vice-président du trafic des chemins de fer Nationaux, soit requis de comparaître le jeudi, 26 courant, à 11 heures de l'avant-midi.

Le comité s'ajourne au jeudi, 26 courant, à 11 heures de l'avant-midi.

JOHN T. DUN,
Greffier du comité.

CHAMBRE DES COMMUNES,

JEUDI, 26 avril 1923.

Le comité se réunit à 11 heures de l'avant-midi.

Présents: Messieurs Carroll (président), Arthurs, Davies, Déchène, Drummond, Forrester, Garland (Bow-River), Gendron, Kennedy (Edmonton), Knox, Lapierre, McBride, Spence, Stork, Warner — 15.

M. H. C. Martin, gérant général du trafic des marchandises des chemins de fer Nationaux, est appelé, assermenté, rend témoignage et est renvoyé.

M. M. J. Butler, d'Oakville, Ont., est appelé, assermenté, rend témoignage et est renvoyé.

Sur proposition du président,
Il est résolu que la lettre de M. Butler, à l'honorable E. M. Macdonald, député, en date du 12 avril relativement à l'approvisionnement du centre du Canada avec du charbon canadien, soit attachée au témoignage.

Le comité s'ajourne pour se réunir de nouveau demain, à 11 heures de l'avant-midi.

JOHN T. DUN,
Greffier du comité.

CHAMBRE DES COMMUNES,

VENDREDI, 27 avril 1923.

Le comité se réunit à 11 heures de l'avant-midi.

Présents: Messieurs Carroll (président), Arthurs, Déchène, Dickie, Drummond, Garland (Bow-River), Kennedy (Edmonton), Lapierre, McBride, Ross (Kingston), Warner — 11.

M. E. M. Dickson, de Sydney, N.-E., est appelé, assermenté, rend témoignage et est renvoyé.

Sur proposition du président,
Il est ordonné que M. W. B. Lanigan, gérant général du trafic des marchandises du Pacifique-Canadien, soit requis de comparaître le mardi, 1er mai, à 11 heures de l'avant-midi.

Sur proposition du président,
Il est ordonné que M. E. P. Mallory, directeur de la statistique de l'exploitation des chemins de fer Nationaux, soit requis de comparaître le mardi, 1er mai, à 11 heures de l'avant-midi.

Sur proposition du président,
Il est ordonné que M. D. Crombie, chef de la division des transports des chemins de fer Nationaux, soit requis de comparaître le mardi, 1er mai, à 11 heures de l'avant-midi.

Le comité s'ajourne au mardi, 1er mai, à 11 heures de l'avant-midi.

JOHN T. DUN,
Greffier du comité.

CHAMBRE DES COMMUNES,
MARDI, 1er mai 1923.

Le comité se réunit à 11 heures de l'avant-midi.

Présents: Messieurs Carroll (président), Davies, Dickie, Drummond, Forrester, Garland (Bow-River), Gendron, Lapierre, McBride, Spence, Warner—11.

MM. D. Crombie et E. P. Mallory, des chemins de fer Nationaux, et M. W. B. Lanigan, du Pacifique-Canadien, qui avaient été requis de comparaître étaient absents.

Le président annonce que sir Henry Thornton, président des chemins de fer Nationaux du Canada, lui a téléphoné hier soir pour lui demander que MM. Crombie et Mallory ne soient pas examinés avant que l'on ait terminé la préparation d'un rapport actuellement à l'étude, relativement aux taux de transport du charbon d'Alberta au centre du Canada.

Le président lit une lettre reçue du commis en chef et gérant général du transport des marchandises du Pacifique-Canadien, exprimant son regret de ce que M. Lanigan soit dans l'impossibilité de comparaître devant le comité à cause de la prolongation de sa maladie.

Sur proposition du président,
Il est ordonné que M. J. Graham, d'Ottawa, soit requis de comparaître le jeudi, 3 mai.

Sur proposition du président,
Il est ordonné que M. J. D. Oligny, de Montréal, soit requis de comparaître le jeudi, 3 mai.

Sur proposition du président,
Il est ordonné que M. J. Boivin, de Wrightville, P.Q., soit requis de comparaître le jeudi, 3 mai.

Sur proposition de M. Lapierre,
Il est ordonné que M. A. F. A. Coyne, de Sudbury, Ont., soit requis de comparaître le mardi, 8 mai.

Le comité s'ajourne au jeudi, le 3 mai, à 11 heures de l'avant-midi.

JOHN T. DUN,
Greffier du comité.

CHAMBRE DES COMMUNES,
JEUDI, 3 mai 1923.

Le comité se réunit à 11 heures de l'avant-midi.

Présents: Messieurs Carroll (président) Arthurs, Church, Davies, Dickie, Drummond, Forrester, Garland (Bow-River), Knox, Lapierre, McBride, Spence, Warner — 13.

M. Oligny, de Montréal, qui avait été requis de comparaître est absent. M. Boivin, qui avait été aussi prié de comparaître est présent.

Sur proposition du président,
Il est résolu que les témoignage de MM. Oligny et Boivin soient entendus le jeudi, 8 mai.

Sur proposition de M. Church,
Il est ordonné que M. D. Chisholm, commissaire du combustible, à l'hôtel de ville, Toronto, Ont., soit requis de comparaître le vendredi, 11 mai.

Sur proposition de M. Church,
Il est ordonné que M. A. Hewitt, gérant général de la Consumers' Gas Company, de Toronto, soit requis de rendre témoignage le vendredi, 11 mai.

M. J. Graham, d'Ottawa, est appelé, assermenté, rend témoignage et est renvoyé.

Le comité s'ajourne au mardi, 8 mai, à 11 heures de l'avant-midi.

JOHN T. DUN,
Greffier du comité.

CHAMBRE DES COMMUNES,
MARDI, 8 mai 1923.

Le comité se réunit à 11 heures de l'avant-midi.

Présents: Messieurs Carroll (président), Church, Davies, Déchène, Garland (Bow-River), Gendron, Knox, Lapierre, Logan, Ross, Spence—11.

Le président lit un télégramme qu'il a reçu de sir Henry Thornton, président des chemins de fer Nationaux du Canada, offrant un taux de neuf dollars par tonne, chargement d'un convoi entier, pour le charbon des mines de l'Alberta dirigé vers l'Ontario, durant les mois de mai, juin et juillet; il promet aussi d'étudier la question des taux de transport du charbon des Provinces maritimes à la province d'Ontario.

Le président lit un télégramme reçu par M. Garland (Bow-River), de l'Association des propriétaires de mines de charbon de Red Deer, qui prétendent que le taux spécial annoncé par sir Henry Thornton pour le transport du charbon aurait dû être de six dollars.

M. D. Chisholm, de Toronto, est appelé, assermenté, rend témoignage et est renvoyé.

Sur proposition du président,
Il est ordonné que M. E. P. Mallory, directeur de la statistique de l'exploitation des chemins de fer Nationaux du Canada, soit requis de comparaître le mardi, 15 mai.

Sur proposition du président,
Il est ordonné que M. D. Crombie, chef des transports des chemins de fer Nationaux du Canada soit requis de comparaître le mardi, 15 mai.

Sur proposition du président,
Il est ordonné que M. W. B. Lanigan, gérant général du transport des marchandises du Pacifique-Canadien, soit requis de comparaître le mardi, 15 mai.

Sur proposition du président,
Il est ordonné que M. A. McEachern, surintendant général de la compagnie Dominion Coal, de Glace-Bay, N.-E., soit requis de comparaître le jeudi, 17 mai.

Sur proposition de M. Logan,
Il est ordonné que M. N. T. Avard, gérant général de la compagnie Maritime Coal, de Joggins, N.-E., soit requis de comparaître le jeudi, 17 mai.

Le comité s'ajourne au mardi, 15 mai, à 11 heures de l'avant-midi.

JOHN T. DUN,
Greffier du comité.

CHAMBRE DES COMMUNES,
MARDI, 15 mai 1923.

Le comité se réunit à 11 heures de l'avant-midi.

Présents: Messieurs Carroll (président), Church, Davies, Forrester, Garland (Bow-River), Gendron, Kennedy (Edmonton), Knox, Lapierre, Logan, McBride, Ross (Kingston), Spence—13.

M. Crombie, chef des transports des chemins de fer Nationaux du Canada, est appelé, assermenté et rend témoignage. Il est prié de rester à la disposition du comité.

M. Mallory, directeur de la statistique de l'exploitation des chemins de fer Nationaux du Canada, est appelé, assermenté et rend témoignage.

M. Crombie est rappelé et continue son témoignage, de concert avec M. Mallory.

Le comité s'ajourne à 1 heure de l'après-midi, pour se réunir de nouveau à trois heures et trente minutes de l'après-midi.

Le comité se réunit de nouveau à trois heures et trente minutes de l'après-midi.

Sur proposition de M. McBride,
Il est ordonné que le docteur Camsell, sous-ministre des Mines, à Ottawa, soit requis de comparaître le vendredi, 18 mai.

Sur proposition de M. McBride,
Il est ordonné que M. Haanel, ingénieur en chef de la division des combustibles, à Ottawa, soit requis de comparaître le vendredi, 18 mai.

L'interrogatoire de MM. Crombie et Mallory est repris et terminé; ils sont ensuite renvoyés.

Le comité s'ajourne pour se réunir de nouveau demain, à 11 heures de l'avant-midi.

JOHN T. DUN,
Greffier du comité.

CHAMBRE DES COMMUNES,
MERCREDI, 16 mai 1923.

Le comité se réunit à 11 heures de l'avant-midi.

Présents: Messieurs Carroll (président), Arthurs, Davies, Dickie, Forrester, Garland (Bow-River), Gendron, Kennedy (Edmonton), Lapierre, Logan, Spence, Warner—12.

M. W. B. Lanigan, gérant général du trafic des marchandises du Pacifique-Canadien, est appelé, assermenté, rend témoignage et est renvoyé.

M. Garland (Bow-River) dépose une copie certifiée de l'item 125 du tarif du Pacifique-Canadien, C.R.C. n° W—2657, qui est imprimée comme appendice aux témoignages entendus aujourd'hui.

Le comité s'ajourne pour se réunir de nouveau demain, à 11 heures de l'avant-midi.

JOHN T. DUN,
Greffier du comité.

CHAMBRE DES COMMUNES,
JEUDI, 17 mai 1923.

Le comité se réunit à 11 heures de l'avant-midi.

Présents: Messieurs Carroll (président), Déchène, Forrester, Garland (Bow-River), Kennedy (Edmonton), Knox, Lapierre, Logan, McBride, Prévost, Spence, Warner—12.

Le président lit une lettre reçue de M. D. Chisholm, de Toronto, contenant des renseignements supplémentaires au témoignage qu'il a rendu devant le comité le 8 du mois courant.

M. A. McEachern, inspecteur en chef des mines de la Dominion Coal Company, de Glace-Bay, N.-E., est appelé, assermenté, rend témoignage et est renvoyé.

Sur proposition de M. Knox,
Il est ordonné que l'on obtienne des copies de toute la preuve recueillie par le comité spécial du Sénat sur l'approvisionnement du Canada en combustible, pour tous les membres du comité.

M. G. R. Pratt, ingénieur du combustible pour le gouvernement de l'Alberta, est appelé, assermenté et rend témoignage.

Le comité s'ajourne pour siéger de nouveau demain, à 11 heures de l'avant-midi.

JOHN T. DUN,
Greffier du comité.

CHAMBRE DES COMMUNES,
VENDREDI, 18 mai 1923.

Le comité se réunit à 11 heures de l'avant-midi.

Présents: Messieurs Carroll (président), Forrester, Garland (Bow-River), Gendron, Kennedy (Edmonton), Lapierre, Logan, Spence, Warner—9.

M. G. R. Pratt est rappelé et continue son témoignage.

Le docteur Camsell, sous-ministre des Mines, Ottawa, et M. B. F. C. Haanel, ingénieur en chef du ministère des Mines, Ottawa, sont appelés ensemble, assermentés et rendent témoignage.

Sur proposition de M. Logan,
Il est résolu que MM. Camsell et Haanel soient convoqués de nouveau à une date ultérieure.

M. N. T. Avard, gérant général de la Maritime Coal, Railway & Power Company, de Joggin's Mines, N.-E., est appelé, assermenté, rend témoignage et est renvoyé.

Sur proposition de M. Logan,
Il est ordonné que M. R. W. Robb, de la Robb Engineering Works, Limited, de Montréal, soit requis de comparaître le mardi, 22 mai.

Le comité s'ajourne au mardi, 22 mai, à 11 heures de l'avant-midi.

JOHN T. DUN,
Greffier du comité.

CHAMBRE DES COMMUNES,
MERCREDI, 23 mai 1923.

Le comité se réunit à 11 heures de l'avant-midi.

Présent: Messieurs Carroll (président), Arthurs, Church, Drummond, Forrester, Gendron, Kennedy (Edmonton), Knox, Lapierre, Logan, McBride, Ross (Kingston), Spence, Warner—**14.**

M. R. W. Robb, de la *Robb Coal Carburetor Company,* de Montréal, est appelé, assermenté, rend témoignage et est renvoyé.

Sur proposition de M. Logan,
Il est résolu que le mémoire "Coût et économie relative du chauffage avec différents combustibles", présenté par le témoin, M. Robb, soit incorporé à la preuve recueillie.

Le président lit une lettre du ministre du Travail relativement au procédé de préparation de la tourbe découvert par M. Graham, d'Ottawa, et il s'ensuit une discussion.

Sur proposition du président,
Il est ordonné que le greffier écrive au docteur Camsell, sous-ministre des Mines, à Ottawa, pour lui demander une copie du deuxième rapport du docteur Porter, expert en combustible de l'université de McGill, sur le procédé Graham pour la préparation de la tourbe, et une copie du rapport du professeur Angus, expert en combustible de l'université de Toronto, sur le même sujet.

Sur proposition de M. Lapierre,
Il est résolu que Messieurs Lapierre, Spence et Kennedy constituent un sous-comité chargé d'étudier le procédé de fabrication de la tourbe de M. Graham, d'Ottawa, et de faire rapport au comité.

M. Spence produit des échantillons d'un combustible breveté, fabriqué avec de la sciure de bois, des déchets, etc.; il dépose aussi quelques lettres explicatives.

Sur proposition de M. Spence,
Il est ordonné que lesdits échantillons de combustible breveté soient envoyés à la division d'essai du combustible du Gouvernement afin qu'on en fasse l'épreuve et le sujet d'un rapport; aussi que copies des lettres déposées soient référées à ladite division d'essai du combustible.

Le comité s'ajourne pour se réunir de nouveau à la demande du président.

JOHN T. DUN,
Greffier du comité.

CHAMBRE DES COMMUNES,
JEUDI, le 14 juin 1923.

Le comité se réunit à 11 heures de l'avant-midi.

Présents: Messieurs Carroll (président), Church, Davies, Drummond, Forrester, Garland (Bow-River), Gendron, Kennedy (Edmonton), Knox, Logan, McBride, Ross (Kingston), Spence,—13.

Une discussion s'engage au sujet de prétendues erreurs dans le rapport des témoignages de MM. Haanel et Avard, entendus le 18 mai.

Sur proposition du président,
Il est ordonné que la liste des corrections présentée par M. Haanel soit imprimée dans le prochain numéro des délibérations du comité.

Le président lit des télégrammes qu'il a adressés à l'Association des propriétaires de mines de charbon et au premier ministre de l'Alberta, pour demander si l'on faisait quelque chose pour améliorer la situation houillère, ainsi qu'une réponse du secrétaire de l'Association des propriétaires de mines de charbon de la vallée de Red Deer, déclarant que le taux de neuf dollars la tonne est prohibitif.

Le président présente un rapport de la division d'essai des combustibles du Gouvernement au sujet des échantillons du combustible Havana, fait avec de la sciure de bois. Ce rapport est incorporé à la discussion imprimée.

En vertu d'une permission spéciale, M. Mewburn fait une conférence devant le comité sur la fabrication du coke pour des fins domestiques et il s'ensuit une discussion.

Le président lit un télégramme de la Chambre de Commerce d'Edmonton, demandant que le Gouvernement subventionne le transport du charbon et l'outillage d'ingénieurs experts, afin de déterminer la possibilité d'une diminution du prix du charbon de l'Alberta pour l'est du Canada.

M. Garland (Bow-River) lit une lettre du surintendant du transport des marchandises et du trafic, du ministère des Chemins de fer et Téléphone de l'Alberta, disputant l'exactitude du témoignage rendu par M. Lanigan devant le comité, et il s'ensuit une discussion.

Afin que le comité puisse présenter un rapport à la Chambre, le président propose et

Il est résolu que Messieurs Garland (Bow-River), Logan, Spence et Ross (Kingston) constituent un sous-comité chargé de préparer des suggestions et d'en faire rapport au comité.

Le greffier lit une résolution adoptée par l'Institut des ingénieurs et sur proposition de M. Garland (Bow-River),

Il est résolu que ladite résolution soit portée au dossier.

Le président mentionne un synopsis reçu relativement à la proposition de M. Graham pour la tourbe combustible. On permet à M. Graham de faire un exposé devant le comité.

Le comité s'ajourne.

JOHN T. DUN,
Greffier du comité.

TÉMOIGNAGES

MERCREDI, 11 avril 1923.

Le comité permanent des Mines et Minéraux se réunit à 11 heures de l'avant-midi.

Le président, M. Carroll, est au fauteuil.

Le PRÉSIDENT: Maintenant, messieurs, nous avons atteint le quorum et il est aussi bien que nous commencions immédiatement. Le témoin que nous entendrons ce matin est M. F. L. Wanklyn, que nous allons appeler présentement.

M. F. L. WANKLYN est appelé et assermenté.

Le président:

Q. Quelle est votre présente occupation?—R. Je suis directeur du chemin de fer Pacifique-Canadien.

Q. Vous occupez-vous de la distribution du combustible dans la province de Québec?—R. Oui, monsieur, à la demande du gouvernement de la province de Québec, j'ai été choisi comme l'un des deux membres qui représentent cette province sur le comité central du combustible, à Ottawa.

Q. Voulez-vous nous expliquer brièvement, monsieur Wanklyn, ce que vous savez de la situation du Canada au sujet du combustible, et le rôle que vous jouez dans l'industrie houillère du Canada?—R. Pendant plusieurs années, j'ai été vice-président de la Dominion Coal Company; j'ai abandonné cette position il y a 14 ans. Je passais autrefois, antérieurement à cette date, une partie considérable de l'année au Cap-Breton et je suis devenu assez bien au courant de l'exploitation de cette industrie dans ce district. Comme vous le savez, il s'y trouve d'importantes mines de charbon que l'on exploite sur une grande échelle.

Q. Etes-vous ingénieur minier?—R. Non, je suis ingénieur mécanicien, mais j'ai appris au Cap-Breton tout ce que je connais au sujet des mines de charbon.

Q. En pratique?—R. Oui, je visitais souvent les mines.

Q. Vous auriez des suggestions à nous faire, que vous avez exposées dans un mémoire que vous m'avez donné ce matin?—R. Oui.

Q. Vous pourriez peut-être le lire?—R. Voudriez-vous le faire lire par le secrétaire?

Le greffier:

Enquête nationale sur le combustible

M. F. L. Wanklyn fut choisi, le 17 août 1922, par le gouvernement de la province de Québec, comme l'un de ces deux représentants sur le comité fédéral du combustible. M. A. Picard, de la ville de Québec, est l'autre représentant.

Mon expérience acquise à ce titre au cours de l'hiver dernier indique clairement l'importance vitale de trouver une solution pratique au problème du combustible, particulièrement en ce qui concerne le combustible requis pour le chauffage domestique, afin de rendre les consommateurs plus indépendants qu'aujourd'hui des Etats-Unis, qui sont pour

[M. F. L. Wanklyn.]

nous une source d'alimentation très incertaine à cause de la perturbation des conditions normales des mines par les grèves, etc. En outre, le charbon qui nous vient de cette source est de plus en plus dispendieux et de qualité inférieure.

Il est aussi évident que le citoyen de moyens ordinaires ne peut se payer le luxe du charbon anthracite américain, dont les prix varient de $16.50 à $19.50 par 2,000 livres, livré en vrac et davantage lorsqu'il est livré en sacs. Une question se pose: "Comment peut-on améliorer cette situation?" Voici ma réponse:—

1. Il faut encourager l'emploi du charbon bitumineux canadien sassé pour la cuisine et le chauffage lorsqu'on se sert de poêles. Dans le Royaume-Uni, les Provinces maritimes et notre Nord-Ouest, où les hivers sont très rigoureux, le charbon bitumineux et le lignite, qui a encore moins de valeur, sont utilisés pratiquement pour toutes les fins domestiques exigeant un combustible.

2. Développons les vastes tourbières qui avoisinent nos grandes villes et les villages, afin de produire de la tourbe séchée à l'air, à bas prix, et enseignons au peuple la valeur de ce combustible pour la cuisine et le chauffage des poêles et des foyers.

3. Prêchons l'installation de systèmes de chauffage centraux, principalement dans les petites villes où les municipalités possèdent et exploitent des usines génératrices de vapeur pour la production de l'électricité nécessaire à l'éclairage et où la vapeur d'évacuation des machines est actuellement perdue. La vapeur nécessaire à des installations de ce genre peut être avantageusement produite au moyen des bitumineux inférieurs et l'on peut se débarrasser de la fumée par des calorifères et des chauffeurs mécaniques construits dans ce but. A North-Battleford, Sask., on exploite une installation de ce genre qui donne de superbes résultats au point de vue économique. Les systèmes de chauffage centraux sont déjà connus depuis longtemps pour le chauffage de groupes d'édifices isolés comme les grands hôpitaux et les universités.

4. Dans les maisons dotées de fournaises à l'eau chaude du type ordinaire et où l'on emploie actuellement de l'anthracite américain, on pourrait se servir de coke métallurgique avec des résultats égaux sinon supérieurs à ceux que l'on obtient de l'anthracite. Le coke ne produit aucun gaz délétère, renferme moins de cendre et ne donne aucune fumée. Dans la production de coke de cette espèce les gaz et les autres sous-produits ont une grande valeur commerciale, qui contribuent à réduire le prix du coke au même niveau que celui du charbon bitumineux brut. Le sulfate d'ammoniaque sert comme engrais chimique, le goudron est employé comme liant du macadam des routes, la créosote sert à la conservation du bois et le benzol peut remplacer la gazoline des moteurs à essence.

5. Encourageons l'importation d'anthracite gallois de première qualité, que l'analyse prouve supérieur à l'anthracite américain vendu dans ce pays, ainsi que l'usage de briquettes, œufs et boulets convenablement fabriqués avec de la poussière d'anthracite gallois, et qui peuvent être livrés aux consommateurs à meilleur marché par tonne qu'on demande aujourd'hui pour l'anthracite américain. Ces produits donnent des résultats satisfaisants dans les calorifères ordinaires de nos maisons.

6. On devrait faire une étude approfondie de la possibilité économique d'emmener plus loin vers l'Est le charbon du Nord-Ouest et l'on devrait continuer les expériences commencées pour convertir le lignite en briquettes.

[M. F. L. Wanklyn.]

7. On devrait enseigner aux gens la méthode la plus économique de chauffer les fournaises des maisons. Dans bien des cas, on gaspille 75 p. 100 de la valeur calorifique du combustible par de mauvaises méthodes de chauffage, alors qu'on pourrait réduire cette perte à 25 p. 100 si l'on utilisait une meilleure méthode. Voir à ce sujet le rapport de la société américaine des ingénieurs mécaniciens qui a fait une étude spéciale de ce problème.

Une loi concernant la vente et la distribution des combustibles et des produits alimentaires en temps de crise a été adoptée à la dernière session de la législature de Québec (bill nº 16), ses dispositions ne seront mises en vigueur que par proclamation spéciale du lieutenant-gouverneur en conseil, tel que prévu par l'article 13 de ladite loi. On n'a pas jugé nécessaire, au cours de l'hiver dernier, d'exercer l'autorité conférée par cette loi.

Q. Je veux vous poser encore une question. Savez-vous quelque chose au sujet de la possibilité de développement futur de l'industrie du charbon dans les Provinces maritimes?—R. D'après l'expérience que j'ai acquise, il y a 14 ans, comme je vous l'ai déjà dit, nous avons calculé que les gisements connus du Cap-Breton peuvent produire annuellement 4 millions de tonnes pendant plus de 100 ans.

Q. Il s'agit de quels gisements?—R. De ceux qui étaient alors exploités par la Dominion Coal Company et des nouveaux qu'on venait de mettre à jour.

Q. Voulez-vous nous donner une idée de la production possible des mines du Nouveau-Brunswick, ou pouvez-vous le faire?—R. Je crains de ne pouvoir vous donner aucun renseignement utile à ce sujet.

Le PRÉSIDENT: Maintenant, messieurs, vous pouvez procéder.

M. Drummond:

Q. Les conditions qui régissent la production du charbon n'ont-elles pas changé considérablement depuis 14 ans?—R. Oui, à certains points de vue; le transport est plus long et l'épuisement de l'eau par les pompes est plus dispendieux.

Q. Le coût de la production a augmenté?—R. Oui, et il y a aussi d'autres conditions, telles que le développement des gisements sous-marins, qui peuvent tendre à faire diminuer la production comparativement aux années où l'on travaillait tout près de l'entrée des puits de mine. Cependant, je puis ajouter que dans bon nombre de cas, on a entamé de nouvelles veines, particulièrement dans les nouveaux districts et il y a certains gisements en exploitation qui n'ont été touchés que depuis 14 ou 15 ans et qui sont susceptibles d'une forte production, si les conditions sont favorables.

Q. Mais malgré l'augmentation de la production, les circonstances qui accompagnent l'exploitation des mines de charbon sont devenues plus coûteuses depuis quatorze ans?—R. Certainement, les salaires des mineurs ont augmenté considédérablement.

Q. Ce qui fait augmenter aussi les prix?—R. Certainement, et en outre le coût des matériaux requis dans les mines a monté considérablement, le coût des bois de mines est beaucoup plus élevé qu'il n'était autrefois, et j'allais ajouter que les taux de transport par eau sont bien plus élevés qu'ils ne l'étaient avant la guerre. A un certain moment, j'ai vendu du charbon ici à Ottawa, livré par la Dominion Coal Company à la compagnie Eddy, à des prix qui faisaient concurrence au charbon de provenance américaine.

Q. Et diriez-vous, en tenant compte de toutes les choses, que l'augmentation de la production de charbon est justifiable dans les circonstances actuelles?—R. Tout dépend de la mesure d'appréciation que les citoyens du Canada manifestent

[M. F. L. Wanklyn.]

envers le développement d'un approvisionnement de combustible naturel qui leur est propre. Chacun devra contribuer sa part, dans ce but si l'on veut en faire un succès.

Q. Et il faudrait surmonter encore certaines autres difficultés?—R. Certainement.

M. Warner:

Q. A quelles conditions songez-vous lorsque vous dites qu'il faudra surmonter des difficultés?—R. Je ne puis parler que sur des on-dit, parce que je ne suis plus employé d'une compagnie de charbon, mais lorsque j'étais employé de la Dominion Coal Company nous pouvions charger le charbon sur les wagons à la sortie de la mine pour environ un dollar par tonne. D'après les renseignements que j'ai reçus dernièrement, en discutant cette question avec des amis, il en coûte maintenant $3 et plus.

Q. Trois dollars?—R. Oui, monsieur.

M. Church:

Q. D'après votre expérience acquise sur la commission du charbon, croyez-vous que cette rareté va continuer pendant un an ou pendant un certain nombre d'années, avec des prix élevés?—R. Je ne m'attends à aucune réduction du prix de l'anthracite, d'après ce que j'entends dire.

Q. Ces suggestions s'appliquent-elles à d'autres provinces que la vôtre?—R. En somme, monsieur Church, elles ont trait à toute la question. Il s'agit de conditions qui s'appliquent à Toronto aussi bien qu'à Montréal.

Q. Exercez-vous quelque contrôle sur les prix?—R. Non, j'ai mentionné à la fin de mon rapport que la législature de Québec avait adopté une loi à la fin de la dernière session.

Q. Et votre province obtient une grande partie de son charbon des Provinces maritimes, n'est-ce pas?—R. En réponse à cette question, je dirai que pendant la guerre nous avons reçu pratiquement tout le charbon requis pour les fins des industries et des chemins de fer des Provinces maritimes.

Q. Par chemins de fer ou par eau?—R. Plutôt par eau, je dirais environ 90 p. 100.

Q. Quelle proportion vient par chemin de fer et quelle quantité par bateaux? —R. Je crois qu'environ 10 p. 100 du charbon nous vient par chemin de fer, de la International Coal Company.

Q. On utilise les deux moyens de transport?—R. Le chemin de fer n'est utilisé que dans une faible mesure.

M. Warner:

Q. Pour revenir à la question du coût à la sortie de la mine je désirerais demander au témoin s'il est en mesure de nous dire approximativement quelle partie du coût est attribuable à la main-d'œuvre?—R. Je crains de ne pouvoir vous fournir ce renseignement.

M. Macdonald:

Q. Pour obtenir ce renseignement il vaudrait mieux s'adresser au Commissaire des Mines de la Nouvelle-Ecosse qui doit avoir ces chiffres. J'allais suggérer que nous demandions au sous-ministre des Mines de la Nouvelle-Ecosse de comparaître devant le comité; il pourrait nous donner ce renseignement exactement.

Q. J'allais vous demander, monsieur Wanklyn, après votre enquête dans la province de Québec si vous croyez que les conditions relatives à l'exploitation des mines de charbon aux Etats-Unis ont eu quelque effet sur les expéditions au Canada?—R. Il est très difficile de mentionner des chiffres exacts. D'après

[M. F. L. Wanklyn.]

notre expérience de l'hiver dernier, nous sommes portés à croire que nous ne devons pas espérer un meilleur traitement que nous n'avons obtenu l'hiver dernier des autorités des Etats-Unis. Il est très peu probable qu'il y ait diminution du prix du charbon livré aux consommateurs. On a prouvé d'une manière absolue que la qualité est inférieure. Dans certains cas, je l'ai mesuré moi-même, le charbon contenait de 25 à 30 p. 100 de matières incombustibles pour lesquelles il fallait payer le même prix, le transport et les frais de manutention, de sorte que l'on n'obtient pas plus d'environ 1,700 livres de matière combustible des 2,000 livres de charbon qu'on livre à votre maison.

M. Drummond:

Q. Ne peut-on plus obtenir de bon charbon?—R. Je ne saurais vous dire s'il n'y a plus de bon charbon ou si le triage est fait avec moins de soin.

M. Macdonald:

Q. J'ai entendu dire que les ressources de charbon anthracite des Etats-Unis diminuent, vous pourriez peut-être nous donner quelques renseignements sur ce sujet?—R. D'après ce que nous entendons dire, ces ressources diminuent très sérieusement.

Q. Naturellement, les Américains garderont le charbon disponible pour leur propre pays?—R. C'est évident, ils songent d'abord à eux-mêmes.

Q. Ainsi, d'après votre expérience, monsieur Wanklyn, diriez-vous que ces difficultés et ce changement dans la nature du charbon sont permanents, et que le Canada doit de toute nécessité—je veux dire le centre du Canada—trouver son approvisionnement de charbon dans nos propres frontières ou ailleurs?—R. Je crois que c'est une question de la plus haute importance pour chacun de nous, et qu'il est désirable de tirer le plus tôt possible notre approvisionnement national de combustible de nos propres ressources.

M. Church:

Q. C'est un problème aussi important que celui de l'alimentation?—R. Je crois que c'est le problème le plus important que nous ayons à résoudre et nous ne serons jamais une nation tant que nous dépendrons d'un pays qui peut nous paralyser en cinq minutes, sans tirer un seul coup de fusil.

M. Macdonald:

Q. Vous partagez l'opinion de M. Church?—R. Oui, et j'ajouterai que toutes les dépenses pour la Milice et la Défense ne sont que du gaspillage si nous ne sommes pas sûrs de notre approvisionnement de combustible.

M. Church:

Q. Ces problèmes intéressent la vie industrielle du pays?—R. Ils intéressent les chemins de fer, les industries et tout le monde.

Q. Vu l'importance du port de Montréal, votre Commission a-t-elle étudié la possibilité d'augmenter les importations de charbon gallois?—R. D'après l'expérience que j'ai acquise l'hiver dernier, je puis dire que les marchands de charbon de Montréal se sont montrés à la hauteur de la situation et m'ont aidé de toute manière.

Q. Il s'agit surtout d'une question de transport?—R. Le transport ne constitue pas la plus grande difficulté.

Q. Peut-on obtenir assez de bateaux pour le transport du charbon gallois?—R. En réponse à cette question, je dois dire que nous ne pouvons obtenir qu'une quantité limitée de charbon gallois.

Q. A l'heure actuelle le gouvernement du Canada désirerait vendre un grand nombre des navires de la marine marchande. Ne pourrait-on pas amé-

[M. F. L. Wanklyn.]

nager ces bateaux afin de transporter le charbon directement jusqu'à la tête des Grands Lacs?—R. Je ne saurais vous dire si ces bateaux pourraient se rendre jusqu'à la tête des Grands Lacs, mais il n'y a aucune difficulté à obtenir des bateaux océaniques pour apporter ce charbon. Vous savez que les bateaux nous viennent ordinairement sur leur lest pour transporter notre blé, notre bois, notre pulpe et notre bétail. Ils pourraient tout aussi bien venir avec un chargement de charbon gallois. Au cours de l'hiver dernier, et de l'automne, le prix demandé pour le transport à partir du pays de Galles jusqu'au Canada n'était que de 8 shillings par tonne.

Q. La ville de Toronto a importé du charbon gallois et l'a vendu à raison de $15.50 par tonne livré à domicile. Le transport à partir de Montréal ne devrait pas coûter autant, et si l'on donnait quelque assistance publique à cette entreprise, comme on l'a fait dans une certaine mesure, par subventions et autrement pour les aliments, pourquoi ne viendrait-on pas en aide au commerce du combustible?—R. La production totale du charbon anthracite pur du pays de Galles ne dépasse pas cinq millions de tonnes. Ces mines ont un marché permanent pour leur entière production dans le nord de l'Europe, elles fournissent du charbon à la Norvège, à la Suède et à la Hollande pour les usages domestiques. Je parle du charbon anthracite gallois. Voici comment l'on procède: Ces pays sont pourvus de sas et de concasseurs; ils importent le charbon gallois en vrac, tel qu'il provient de la mine. On le fait ensuite passer par les sas et les concasseurs de la même manière que l'on traite le charbon anthracite en Pensylvanie et ailleurs; on le classifie en dimensions pour répondre aux besoins des clients, *egg, stove, chesnut, buckwheat*, et il reste de la poussière. On garde une grande partie de cette poussière au pays de Galles et on la transforme en briquettes, œufs et boulets en la comprimant avec une certaine quantité de liant, ce qui fait un combustible très avantageux. Si l'on peut décider les exportateurs de charbon gallois à établir et à maintenir un marché permanent au Canada, ce serait à notre avantage. Ce sera tout le contraire s'ils ne s'occupent de nous que d'une manière intermittente, s'ils nous envoient du charbon une année et nous en refusent l'année suivante. Nous ne pouvons cesser notre approvisionnement aux Etats-Unis avant d'avoir établi l'autre commerce sur une base permanente. La plus grande difficulté consiste à convaincre ces exportateurs de venir ici et de préparer leur charbon pour que le consommateur obtienne les dimensions auxquelles il est habitué, et d'installer les machines nécessaires pour en faire un commerce payant.

M. Macdonald:

Q. Monsieur Wanklyn, ne croyez-vous pas que vous devriez d'abord essayer d'abaisser le coût du transport afin de pouvoir livrer notre propre charbon au plus grand nombre de gens possible?—R. Sans doute. Il faut d'abord savoir ce que notre pays possède. D'après les statistiques, nous avons au Canada 17 p. 100 de toutes les ressources connues de combustible dans le monde entier.

Q. J'allais dire que la difficulté pour le centre du Canada consiste à comprendre la manière d'emploi du charbon bitumineux pour les usages domestiques, comme nous le faisons dans les Provinces maritimes. Quatre-vingt-dix pour cent de nos ressources houillères consistent en charbon bitumineux provenant de nos mines et est très satisfaisant. Je crois qu'on ne comprend pas bien ce point dans le centre du Canada?—R. On ne saurait prétendre que ce charbon bitumineux est aussi propre à manipuler que l'anthracite, mais d'après ma propre expérience au Cap-Breton, et j'y ai habité des maisons pourvues de fournaises entièrement semblables à celle que j'ai dans ma maison à Montréal, et l'hiver y est aussi rigoureux, l'on réussit très bien à chauffer les maisons avec du charbon tout-venant livré à domicile pour 2 ou 3 dollars la tonne.

[M. F. L. Wanklyn.]

Q. Ma maison est pourvue d'une grosse fournaise, semblable à celles qui sont en usage dans le centre du Canada. Depuis que je possède cette maison, je me suis servi de charbon bitumineux pour le chauffage et j'ai maintenu le même degré de chaleur chez moi qu'on constate chez les autres. Vous savez que c'est exact?—R. Je sais que votre maison est chauffée et je sais aussi que vous n'obtenez pas d'anthracite.

M. Forrester:

Q. Ne se répand-il pas de poussière dans la maison à cause de l'emploi de ce charbon?—R. Je ne crois pas qu'il se répandre de poussière dans la maison, mais il s'accumule de la suie dans les sections de la fournaise et dans le tuyau de fumée. Il y a plus de feux de cheminée et le chauffeur doit nettoyer la fournaise plus souvent.

Le président:

Q. Ne faites-vous pas cela vous-même?—R. Je l'ai fait. Avec certaines connaissances, il n'y a aucune raison pour qu'on souffre du froid, si l'on est prêt à employer du charbon bitumineux.

M. Church:

Q. En somme, ne s'agit-il pas d'une éducation à faire? Il y a quarante ans, les rois du charbon de la Pensylvanie firent des démonstrations de l'emploi du charbon dans tout le Canada et le public s'y intéressa. Il me semble que la question de l'introduction du charbon bitumineux est surtout un problème d'instruire les gens à s'en servir.—R. Quand je suis arrivé au Canada, il y a environ 40 ans, la classe ouvrière n'employait que très peu d'anthracite. Les gens furent graduellement amenés à abandonner l'usage du charbon bitumineux par les intérêts américains qui voulaient créer un marché pour leur anthracite au Canada et ils y ont réussi. Dans ce temps-là, on pouvait acheter de l'excellent anthracite pour $5.50 livré à domicile, malgré qu'il y eût des droits d'importation de 50c. sur chaque tonne.

Le président:

Q. Il n'y a plus de droits aujourd'hui?—R. Non, et le plus bas prix demandé à Montréal, en petites quantités, est de $16.50. En mai dernier, j'ai payé $17.50 pour mon approvisionnement, livré chez moi; je sais que certains de mes amis ont dû payer $18.50, $19.50 et plus.

M. Macdonald:

Q. Si l'on fait le changement que vous suggérez, et que l'on désire obtenir notre approvisionnement au pays au lieu d'à l'étranger, vous attendez-vous d'obtenir l'aide des marchands réguliers de charbon, ou à ce qu'ils s'opposent à cette inauguration?—R. Je ne saurais répondre à cette question. Il n'est pas juste que j'insiste sur ce point, parce qu'ils m'ont très bien traité l'hiver dernier, lorsque j'étais commissaire du combustible.

Q. Comme question de fait, il serait très difficile pour ces commerçants de faire ce changement?—R. Aimeriez-vous que quelqu'un vienne bouleverser vos affaires?

M. Forrester: J'ai rencontré un individu à bord d'un train un jour. Il était occupé à extraire de la tourbe d'une tourbière, travail qu'il faisait lui-même, après sa journée de travail. Il la faisait sécher et il me disait qu'en la jetant ensuite sur le mur de sa maison, cette tourbe rebondissait comme une balle en caoutchouc. Il disait qu'il pouvait chauffer sa maison pour quelques dollars.

[M. F. L. Wanklyn.]

M. Drummond:

Q. Quelle expérience avez-vous dans le développement de ce nouveau combustible qu'est la tourbe?—R. J'en ai essayé moi-même, il y a deux ans. Je voulais constater personnellement sa valeur et j'en ai acheté un wagon à Alfred, Ontario. Cette tourbe m'a coûté $5 la tonne, plus les frais de transport à Montréal. Je l'ai employée dans mon foyer au cours de l'hiver, avec de bons résultats. J'en ai aussi distribué quelques sacs à certains de mes amis. Ils s'en déclarèrent enchantées et me demandèrent où ils pourraient en obtenir parce qu'ils l'aimaient mieux que tout autre combustible pour leurs foyers. Au lieu de jeter une grosse bûche le soir dans la cheminée, ils y mettaient quelques blocs de tourbe, qui ne produisait presque pas de cendre. Ce combustible est excellent, je crois, pour l'automne.

M. Macdonald:

Q. Il ne suffirait pas pour l'hiver?—R. Non.

M. Garland:

Q. Monsieur le président, avant que nous n'entreprenions l'étude de la situation au point de vue de la tourbe, j'aimerais dire quelques mots sur le point soulevé par le témoin, au sujet du danger en cas d'hostilité. Je n'anticipe aucun danger de guerre avec les Etats-Unis, mais je suis d'avis que nous devrions avoir notre propre approvisionnement de combustible. Cette objection que vous soulevez au sujet de l'anthracite américain ne s'appliquerait-elle pas aussi à l'anthracite gallois?—R. Oui, certainement.

Q. Le témoin suggère que le comité concentre ses efforts sur la question d'un approvisionnement purement canadien?—R. Absolument.

M. Macdonald:

Q. A l'heure actuelle, en ce qui concerne l'anthracite américain et l'anthracite gallois, n'est-il pas vrai que la demande européenne pour le charbon britannique est très considérable à cause de l'occupation de la Ruhr, et qu'elle sera encore plus considérable que dans le passé?—R. Je puis dire, monsieur Macdonald, que je me suis mis en communication avec des propriétaires de mines du pays de Galles et que j'ai essayé de les persuader d'établir des établissements convenables à Montréal et de conduire cette affaire comme une partie de leur propre commerce. J'ai reçu une lettre par le dernier courrier d'Angleterre, dans laquelle cette compagnie me dit que la question est encore à l'étude de ses directeurs, mais on désirait attirer mon attention sur le fait que les conditions du district de la Ruhr absorbaient la plus grande partie de la production et que les prix avaient considérablement augmenté. Il n'y a plus qu'une partie de la production qui soit disponible et nous ne pouvons pas espérer l'obtenir entièrement.

Y. On m'a dit que la Hollande avait essayé d'obtenir du charbon de la Nouvelle-Ecosse?—R. Oui.

M. Church:

Q. La situation est très compliquée au Canada. On parle beaucoup des conditions qui auront cours l'hiver prochain. Qui a le contrôle de ces questions, les autorités fédérales, provinciales ou municipales? Il y a beaucoup de discussion à ce sujet.—R. Je dirais que les représentants élus...

Q. Je prétends qu'il est aussi important que le gouvernement contrôle la question du combustible que celle des vivres. On s'occupe du contrôle des vivres, pourquoi ne le ferait-on pas pour le combustible? N'est-il pas aussi important que le gouvernement du Canada s'occupe de l'approvisionnement de combustible, afin que les gens puissent avoir du charbon dans leurs caves?—R. Je

[M. F. L. Wanklyn.]

ne puis que répéter ce que j'ai déjà dit: d'après moi, la question du combustible au Canada est l'une des plus importantes que nous ayons à résoudre.

Q. Cela devrait être un problème national, n'est-ce pas?—R. Je dirais que c'est le problème national le plus important.

Q. Puisque le gouvernement a le contrôle des chemins de fer?—R. Oui

M. Forester:

Q. Le Nord-Ouest devrait tirer tout son combustible de sa forêt et il y aurait encore assez d'arbres pour arrêter le vent.

M. Spence:

Q. Avant que nous ne laissions la question de l'anthracite gallois, vous nous avez dit qu'il y avait 5 millions de tonnes disponibles, voulez-vous dire que la production est de 5 millions de tonnes par année?—R. Je crois que la production de charbon du pays de Galles est de 5 millions de tonnes par an.

Q. Il y a quelques minutes, vous avez dit que la *Dominion Coal* avait produit du charbon à $1 la tonne; y a-t-il longtemps de cela?—R. Il y a 14, 15 ou 16 ans.

Q. Et vous dites que le coût de la production est maintenant de $3.50?—R. D'après mes renseignements, le coût de la production a augmenté de beaucoup, je crois qu'il est environ de $3.

Q. Avez-vous des chiffres qui indiquent le coût relatif du charbon à la sortie de la mine, avant la guerre et à l'heure actuelle?—R. Non, monsieur je n'ai pas ces chiffres.

Q. Une autre question. Votre département a-t-il quelque renseignement au sujet des gisements de charbon qui existent dans le district de Sudbury?—R. Aucun, excepté ce que j'ai lu dans les journaux.

M. Dickie:

Q. Monsieur Wanklyn, s'il existe de l'anthracite au Canada, pourquoi faut-il envoyer notre argent au Pays de Galles et en Pensylvanie? Je demeure sur la côte du Pacifique, nous n'y voyons jamais d'anthracite et cependant nous nous tirons très bien d'affaires. Je ne vois pas pourquoi nous devons tant nous appliquer à obtenir de l'anthracite; les gens du centre du Canada sont capricieux. Nous avons d'énormes quantités de charbon, alors gardons notre argent chez nous.

Le PRÉSIDENT: C'est la raison d'être de ce comité, monsieur Dickie.

M. DICKIE: A une assemblée de l'Institut des ingénieurs, tenue récemment, M. Dick nous a dit qu'en Alberta on trouvait 17 p. 100 de la houille du monde entier et 80 p. 100 de la houille du Canada.—R. Excusez-moi, vous faites erreur. D'après des calculs récents, nous avons au Canada 17 p. 100 de la houille du monde entier, c'est-à-dire dans la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick, la Colombie-Britannique et l'Alberta et toutes les autres provinces qui produisent du charbon. Si ma mémoire ne fait pas défaut, je crois que la Grande-Bretagne ne possède que 5 p. 100 de la houille du globe.

Q. Connaissez-vous M. Dick?—R. Très bien.

Q. Voici ses remarques:

> La province d'Alberta renferme 17 p. 100 des ressources houillères du globe et 80 p. 100 de la houille du Canada. M. D. B. Dowling, des arpentages géologiques du Canada, dans "Les ressources houillères du globe" a calculé que l'Alberta renferme une réserve réelle de plus de 385,000 millions de tonnes, et une réserve probable de 674,000 millions de tonnes. Ce qui fait une réserve totale pour cette province de plus de 1,000,000 de millions de tonnes.

Ces chiffres viennent d'une autorité.—R. Je sais qu'il s'agit d'un excellent statisticien, mais j'ai encore présent à la mémoire le diagramme préparé par M. William Pierce. Il construisit un grand cercle qu'il divisa en segments. Un segment d'environ 51 p. 100 représentait les ressources totales des Etats-Unis par rapport aux ressources du globe. Un segment de 17 p. 100 représentait la part du Canada. Un autre, de 8 à 10 p. 100, représentait la Chine, tandis que l'Angleterre n'avait qu'un petit morceau de 5 p. 100. Ces chiffres se rapportaient aux ressources du monde entier. Il y avait aussi des images et des cubes. Le plus gros cube représentait les richesses du globe en charbon, de plus petits cubes représentait les différents pays et, là encore, il donna au Canada le cube de 17 p. 100, ce qui comprenait le lignite, l'anthracite et toutes les espèces de charbon. Il s'agit de décider qui des deux a raison, M. Dick ou M. Pierce. Ce n'est pas mal dans tous les cas.

M. McBride:

Q. Avez-vous quelque idée de l'importance des gisements de houille dans la région de la Rivière-la-Paix?—R. Non, monsieur, cette question est tout à fait en dehors de mes attributions.

M. WARNER: Il y a encore bien de l'inconnu et ce pourcentage se trouverait augmenté de beaucoup si nous connaissions toutes nos ressources.

M. McBride:

Q. Quelle différence y a-t-il entre l'extraction du charbon des lits à fleur de terre, ou d'un puits incliné de 45 degrés?—R. Naturellement, d'après mon expérience dans les mines, plus l'on descend profondément et plus l'extraction coûte cher. Dans la Pensylvanie, le charbon s'éboule pour ainsi dire hors des mines et les veines sont situées plus haut que les voies de chargement; de même l'eau est épuisée par gravitation, sans qu'il y ait besoin de pompes. Si l'on peut miner le charbon au niveau du sol, ou avec une pente favorable, cela coûte bien meilleur marché que le halage mécanique, l'épuisement de l'eau par des pompes, et ainsi de suite.

Q. Mais lorsque les veines sont situées dans les montagnes, d'où l'on peut descendre le charbon par gravitation, à un angle de 45 degrés, l'exploitation de la mine coûte-t-elle meilleur marché que l'extraction à fleur du sol?—R. Je ne saurais vous le dire, je n'en sais rien.

M. Macdonald:

Q. Il est généralement admis que plus le charbon se trouve en lits verticaux, plus il est dispendieux de le miner?—R. Oui, plus la veine est horizontale, plus il est facile de l'exploiter.

Q. Parce que le travail est plus facile?—R. Oui, si l'on peut faire tout le drainage par gravitation, sans employer de pompes, tant mieux.

M. Chisholm:

Q. C'est sans doute pour cette raison que l'exploitation des mines américaines peut se faire aussi bon marché?—R. Oui, cela est dû à la facilité avec laquelle on peut miner le charbon.

M. WARNER: Monsieur le président, je crois que nous essayons de découvrir si nous pourrons fournir du combustible à nos gens en faisant concurrence avec le charbon des Etats-Unis, et pourvu que ce combustible provienne d'une partie quelconque du Canada. Si l'on peut obtenir le charbon à meilleur marché en Nouvelle-Ecosse, je ne voudrais pas demander aux gens de payer plus cher pour celui de l'Alberta. Je voudrais que nous dépensions notre argent au Canada et l'on devrait demander au témoin de nous donner des renseignements dans ce but.

[M. F. L. Wanklyn.]

M. Drummond:

Q. En admettant que nous ayons la houille voulue au Canada, quelles suggestions feriez-vous pour la mettre à la disposition de la population?—R. Dans mon mémoire, je dis que ceux qui me suivront seront plus en état de répondre à vos questions; ils ont fait une étude attentive de la question des transports, sir Henry Thornton est de ce nombre. Vous avez vu dans le journal d'aujourd'hui ce qu'il a dit à une assemblée tenue à Montréal hier. Dans quelques jours, il sera prêt à répondre à vos questions. Il y a une chose que vous ne devez pas perdre de vue, c'est qu'au Canada les conditions sont les mêmes qu'aux Etats-Unis ou ailleurs où l'on livre à la sortie de la mine du charbon de qualité égale et au même prix. Souvenez-vous qu'il n'y a pas de droits sur l'importation de la houille des Etats-Unis ou d'ailleurs. Il vous faut alors calculer — et c'est une opération très simple d'arithmétique — s'il est possible de livrer le charbon au consommateur, à 2,000 milles du point de production, ou à 1,000 milles dans le cas de la Nouvelle-Ecosse, à meilleur marché, ou même à aussi bon marché qu'en l'important de l'Ohio ou de la Pensylvanie qui ne sont éloignés que de 600 milles.

Q. Vous êtes d'avis que la chose se résume à une question de transport?—R. C'est une simple opération d'arithmétique.

Le président:

Q. Quelles suggestions feriez-vous pour résoudre ce problème?—R. J'ai déjà dit que je n'ai pas la compétence voulue pour résoudre le problème des chemins de fer. Je suis venu ici principalement pour vous aider à déterminer s'il y a d'autres sources d'approvisionnement du combustible, sur lesquelles on pourrait tirer avantageusement pour diminuer autant que possible notre dépendance des Etats-Unis et empêcher qu'on envoie autant de notre argent dans les autres pays. C'est tout ce que je puis dire.

Le président:

Q. Monsieur Wanklyn, le problème se réduit à une question de transports?—R. Les questions que m'ont posées ces messieurs se résument principalement à un problème de transport.

M. Warner:

Q. Je demanderais au témoin s'il connaît l'opinion du Pacifique-Canadien au sujet des taux réduits pour le transport du charbon de l'Est à l'Ouest?—R. Je n'en sais rien du tout. Cette question s'adresse à d'autres qu'à moi.

M. Macdonald:

Q. Avez-vous étudié la question que vous mentionnez dans votre mémoire, au sujet du transport de charbon bitumineux à quelque point central où on le convertirait en coke, dont le prix serait réduit par l'utilisation et la vente des sous-produits. Je suis sous l'impression que l'on a étudié cette question à Montréal, en connaissez-vous quelque chose?—R. Monsieur Macdonald, je crois que c'est là une question de première importance, car d'après ma propre expérience et celle de certaines institutions publiques, je suis convaincu que l'on peut utiliser le coke avec autant d'avantages et de propreté que l'anthracite. Comme vous le savez, le coke est un sous-produit du charbon bitumineux, ou plutôt des sassures de charbon bitumineux; il faut l'écraser pour le convertir en coke. A un certain moment, l'industrie minière du Cap-Breton était obligée de donner pratiquement ces sassures. On les expédiait à la *New England Coke and Gas Company,* de Boston, à un prix ridicule, afin de s'en débarrasser. Depuis cette époque, grâce à l'établissement d'aciéries dans la Nouvelle-Ecosse, on a développé l'emploi des sassures de charbon bitumineux. Cependant, je ne vois

pas qu'il y ait de difficulté à obtenir des sassures aux mines de la Nouvelle-Ecosse et à les transporter à Montréal, ou même à Ottawa, à des usines de cokéfaction, pourvues des fours voulus pour l'extraction des sous-produits et la production du coke métallurgique, à condition qu'il existe une compagnie de gaz capable d'utiliser le gaz purifié, et que l'on fasse l'extraction des sous-produits comme le sulfate d'ammoniaque, le goudron, la créosote, et le benzol, qui ont une grande valeur commerciale. L'on m'a dit qu'avec une installation de fours de récupération modernes, on peut placer du coke sur le marché à environ le même prix que se vendrait le charbon brut au même endroit.

M. Warner:

Q. Au même prix par livre?—R. Par tonne.

M. Macdonald:

Q. Les sous-produits ont une grande valeur?—R. Oui, monsieur.

Q. Par exemple, dans la Nouvelle-Ecosse, les automobilistes se servent de benzol, qui remplace avantageusement la gazoline?—R. Oui.

M. Warner:

Q. La valeur des sous-produits compenserait pour le procédé de cokéfaction et même davantage?—R. Je ne sais pas si ce serait beaucoup plus, après avoir payé l'intérêt sur le capital engagé dans la construction de l'usine et les réparations des machines. Toutes ces choses doivent entrer en ligne de compte, mais l'opinion générale est qu'avec une usine bien aménagée, le gaz récupéré suffit pour payer la production des sous-produits, dans lesquels il est lui-même compris, et ce serait suffisant pour défrayer l'installation des fours et le coût de la manutention du charbon.

Q. Une autre question. A votre avis, les villes où ces usines seraient installées pourraient-elles faire une consommation assez considérable de gaz pour qu'il reste un surplus de coke suffisant pour faire face à la demande de la campagne et des districts ruraux?—R. Il serait risqué de répondre à cette question avant de savoir ce que sera la demande de coke.

Q. Je voulais tout juste savoir votre opinion?—R. Je ne saurais le dire. je suis porté à croire que les tuyaux à gaz actuels de la plupart des villes sont taxés à leur capacité et il faudrait probablement poser de nouvelles conduites de gaz. Cependant, l'emploi de gaz pour les besoins de la cuisine et d'autres usages se généralise beaucoup et je ne doute pas qu'avec le temps on s'en servira pour toutes les fins domestiques si la production est suffisante. Ce serait une situation idéale.

Le président:

Q. Alors, monsieur Wanklyn, croyez-vous qu'on puisse récupérer suffisamment de sous-produits du charbon, en le transformant en coke, pour que l'entreprise soit profitable?—R. Je pense, monsieur le président, qu'il vous faudrait prendre en considération la valeur du gaz vendu, ainsi que celle des autres sous-produits.

M. Church:

Q. Qui devrait prendre le contrôle de cette entreprise? Devrait-on confier cette initiative à des compagnies privées?—R. Je puis vous dire ceci, un financier qui a de grands intérêts dans l'une des plus grandes compagnies de gaz de Montréal, me disait: "Si je recevais quelque encouragement du gouvernement, je crois que ma compagnie considérerait l'établissement d'une usine de coke."

[M. F. L. Wanklyn.]

M. Spence:

Q. On peut produire du coke sans extraire les sous-produits du charbon?—R. Oui, mais c'est un procédé très dispendieux. D'après les anciennes méthodes, on brûlait tout le gaz au sommet du four, et l'on obtenait d'excellent coke, mais c'était une méthode très dispendieuse.

Q. Le produit serait-il meilleur?—R. Non, je ne le pense pas, parce qu'on emploie du coke récupéré dans les aciéries de Sydney.

M. Macdonald:

Q. Ce procédé consiste à concentrer le carbone dans le coke et à en extraire les autres sous-produits, n'est-ce pas?—R. Oui, absolument; vous obtenez tout simplement du carbone pur et de la cendre. Si on se donne la peine de laver le charbon broyé avant de le cokéfier, comme on le fait à Sydney, on obtient un meilleur résultat en carbone.

M. Warner:

Q. Je demanderai au témoin si c'est bien son avis que la cokéfaction ne peut pas se faire dans tout le pays, mais à une distance raisonnable seulement des mines, où le charbon brut peut être transporté économiquement. C'est-à-dire que ce coke serait distribué entre nos mines de l'Est et de l'Ouest. Les régions intermédiaires sont les seules où vous suggéreriez l'installation de ces usines, à cause de l'éloignement des mines.—R. Il se pose ici une question. Naturellement, l'endroit le plus avantageux pour l'établissement de ces usines serait l'extrême limite où le charbon brut peut être transporté à des taux raisonnables. Je ne sais pas s'il serait possible ou pratique de transporter le coke plus loin à l'intérieur, alors que le produit serait débarrassé des déchets et aurait une plus grande valeur. Mais aussi il serait moins lourd et occuperait plus d'espace sur les wagons. C'est une question économique à laquelle je ne saurais répondre, mais il me semble qu'il serait possible d'expédier jusqu'à Ottawa le coke produit à Montréal.

M. Church:

Q. J'ai été l'un des administrateurs de la Consumer's Gas Company pendant plusieurs années. Cette compagnie s'est engagée dans cette industrie sur une grande échelle, mais avec les impôts que le gouvernement a placés sur les machines et l'acier, avec l'impôt des ventes, il n'y a aucun attrait pour le capital privé dans une entreprise de ce genre. On devrait faire quelque changement pour remédier à cette condition, car ces industries répondent à un grand besoin et devraient être rendues plus attrayantes pour le capital privé. La Consumers' Gas Company avait établi une usine considérable à Hamilton, mais le gouvernement imposa une lourde taxe sur la machinerie et une taxe de vente et je ne pense pas que telles conditions devraient être tolérées.—R. Mon ami, que je viens de citer, a dit: "Si le gouvernement veut nous encourager." Tout ce que l'on pourra faire pour amener une diminution du prix du coke sera à l'avantage des consommateurs; c'est tout ce que je pourrais dire sur ce point.

Q. On a fait une plainte devant l'un des comités l'autre jour, au nom du centre et de l'ouest d'Ontario, parce que le *Globe* prétend qu'il y a quelques années, une grande partie de charbon était transporté par eau, alors qu'il est maintenant transporté par la péninsule de Niagara. Autrefois, un grand nombre de bateaux transportaient le charbon à travers les lacs Erié et Ontario. D'après votre expérience comme commissaire du combustible, existe-t-il quelque entente entre les chemins de fer américains et canadiens pour paralyser le trafic par eau, comme le prétend le *Globe*?—R. Monsieur Church, ceci n'entre pas dans mes attributions.

Q. Plusieurs députés d'Ontario voyagent par le train du jour et passent par la ville de Port-Hope. Il y a à cet endroit une goélette à trois mâts qui apporte, me dit-on, une grande quantité de charbon pour cette petite ville. Pourquoi cela ne se ferait-il pas partout? C'est ce qui se faisait il y a vingt-cinq ans, mais je comprends que cet arrangement est maintenant paralysé par une entente conclue entre les chemins de fer américains et canadiens.—R. Je ne pense pas ces soupçons fondés, parce qu'aujourd'hui le Pacifique-Canadien reçoit une grande quantité de charbon à Port-Burwell, qui est ensuite distribué dans le centre d'Ontario dans les districts industriels. Ce charbon est transporté à Port-Burwell par des bacs ou des péniches qui traversent le lac Erié. Nous recevons aussi une immense quantité de charbon par eau à Jackfish-Bay, où nous avons un outillage de déchargement. Je ne crois pas qu'il soit raisonnable de soupçonner les chemins de fer d'augmenter le prix de leur propre combustible en le transportant entièrement par voie ferrée, lorsqu'il est possible de l'obtenir par les voies de navigation.

M. Macdonald:

Q. Quel était le prix du charbon bitumineux à Montréal l'hiver dernier, vous en souvenez-vous?—R. Je ne saurais vous le dire de mémoire, monsieur Macdonald, mais, si je me rappelle bien, un hôtel de Montréal a payé un peu plus de $7 la tonne pour son charbon bitumineux l'hiver dernier.

Q. Quelle est la situation au point de vue de l'anthracite aux Etats-Unis à l'heure actuelle? Vous avez dit que la production devenait limitée. Y a-t-il aussi restriction dans la production du charbon bitumineux?—R. Il y a naturellement des droits d'importation au Canada sur le charbon bitumineux.

Q. Oui, mais je veux parler des conditions qui existent aux Etats-Unis.—R. Non, la production de charbon bitumineux était presque normale. Il n'y a pas eu de difficulté à obtenir du charbon bitumineux des Etats-Unis, excepté, qu'à cause des grèves qui y ont eu lieu, on a dû retarder les réparations du matériel roulant et il n'y avait plus de wagons en quantité suffisante pour le transport du charbon. Je crois qu'on a déjà mentionné devant l'un des comités que le Canada a dû prêter un bon nombre de wagons aux Etats-Unis afin de pouvoir obtenir son approvisionnement de charbon.

M. Church:

Q. La Commission des chemins de fer a-t-elle le pouvoir de fixer les taux de transport du charbon?—R. Je le suppose.

Q. La Commission des chemins de fer du Canada a-t-elle fait quelque règlement pour le transport du charbon?—R. Je ne comprends pas cette question.

Le président:

Q. Vous nous avez dit que le prix du charbon mou, ou bitumineux était de $7 la tonne à Montréal?—R. C'est cela, si ma mémoire est fidèle.

Q. De $7 à $8. Quel était alors le prix de l'anthracite?—R. Je ne puis parler que d'après mon expérience personnelle. J'ai acheté mon propre approvisionnement d'anthracite au mois de mai dernier et il m'a coûté $17.50 par tonne de 2,000 livres.

Q. Pouvez-vous nous donner une idée de la valeur calorifique relative d'une tonne d'anthracite et d'une tonne de charbon bitumineux, pour les fins de chauffage?—R. Vous trouverez réponse à cette question par l'analyse des différents charbons. Vous savez qu'il y a différentes espèces de charbons bitumineux. Vous vous rappelez sans doute toutes les difficultés qu'a causées le n° 6.

Q. Oui. Je ne crois pas pouvoir vous donner de renseignements exacts en réponse à cette question. Vous apprendrez ce que vous désirez en étudiant les résultats des analyses des charbons bitumineux et anthracite.

Q. Pouvez-vous nous en donner une idée. Si vous achetiez une tonne de charbon bitumineux et moi une tonne d'anthracite, et que nous employions le charbon de la même manière, quelle comparaison pourrait-on établir entre votre charbon de $7 et mon anthracite de $17?—R. Tout dépend de la manière dont vous le brûleriez. Si ce charbon était employé dans un appareil de chauffage central distribuant sa chaleur, je crois qu'une tonne de charbon bitumineux produirait les mêmes résultats qu'une tonne d'anthracite employée dans la même fournaise. Je parle d'un système de chauffage central et non d'un calorifère de maison.

Le PRÉSIDENT: Je crois que l'on devrait publier la valeur relative des deux espèces de charbon, afin de faire disparaître les préjugés.

M. MACDONALD: Oui, toute la question repose sur le nombre de calories (British Thermal Units), si l'on veut déterminer la valeur relative d'une livre de charbon.

Le TÉMOIN: 14,000 est le chiffre élevé pour le charbon du Cap-Breton; le nôtre contenait autrefois 13,400, alors que le meilleur anthracite gallois en contient 16,000.

M. DICKIE: Je crois que nous ferions bien de publier le fait que nous envoyons 60 millions de dollars à l'étranger chaque année.

Le TÉMOIN: C'est plus que cela, je dirais 100 millions.

M. ROSS: Monsieur le président, nous avons entendu un membre du comité, qui vient de la Colombie-Britannique, nous dire qu'il ne comprenait pas pourquoi on emploie de l'anthracite. Aux endroits où l'on a des millions de tonnes de charbon, il n'y aurait aucun sens à importer de l'anthracite, de même qu'au Cap-Breton, mais il se présente plus de difficultés dans le centre de l'Ontario et dans la province de Québec. La principale difficulté est celle des transports et nous devrions faire l'éducation des femmes et leur faire comprendre que le charbon bitumineux est aussi propre que l'anthracite. J'aimerais demander au témoin s'il a fait quelque chose de ce genre dans la province de Québec. Nous ne songerions peut-être pas à expédier de l'anthracite dans la Colombie-Britannique, bien qu'on nous dire que le climat y est aussi rigoureux qu'ici, mais lorsqu'on s'adresse à l'Angleterre, on y annonce que la Colombie-Britannique est le plus beau pays du monde, et qu'il n'y a presque pas d'hiver. A-t-on fait quelque chose dans la province de Québec pour enseigner aux femmes que le charbon bitumineux est aussi propre que l'anthracite?—R. Il n'y a pas de limite à ce que l'on peut faire quand la nécessité nous y oblige, mais plutôt que de souffrir du froid, les femmes endureraient des taches sur leur linge lessivé et ne diraient rien. Quand on en vient à une question de préférence, il n'y a aucun doute que les ménagères préfèrent l'anthracite ou le coke au charbon bitumineux. Il est inutile de vouloir ignorer cela.

M. Macdonald:

Q. Dans le centre du Canada, je n'ai aucune hésitation à dire que les gens à l'aise et qui ont des calorifères dans leurs maisons veulent avoir de l'anthracite, mais n'est-il pas vrai qu'à Montréal, il y a des mille et des dizaines de mille personnes qui chauffent leurs maisons en hiver avec un poêle ordinaire ou deux. Le pauvre diable ne se préoccupe pas au sujet des calorifères, il ne demande que de la chaleur; c'est l'individu dont les ressources sont limitées qui souffre le plus du prix de l'anthracite.—R. L'expérience que j'ai acquise l'hiver dernier m'a convaincu que l'ouvrier ordinaire, le commis ou le petit commerçant, c'est-à-dire 75 p. 100 de notre population, n'ont pas les moyens de payer 16, 17 ou 18 dollars la tonne pour de l'anthracite. Il est de notre devoir de chercher ce que nous pourrons leur offrir à meilleur marché et qui accomplira le même résultat.

Q. Tout juste un poêle?—R. Oui.

[M. F. L. Wanklyn.]

M. Ross:

Q. N'est-il pas vrai que cette méthode de chauffage force l'ouvrier à se confiner dans une ou deux pièces de la maison?—R. Oui, certainement.

Q. Que pouvons-nous faire pour démontrer que le charbon bitumineux donne autant de chaleur et est aussi propre?

M. Macdonald:

Q. Il n'est pas tout à fait aussi propre pour tous les usages. Le but principal est d'obtenir de la chaleur et nous devons essayer de pourvoir aux besoins de la classe pauvre, soit avec du charbon importé ou avec du charbon de la Nouvelle-Ecosse, à meilleur marché que l'anthracite. C'est là le but que nous nous proposons.—R. Oui, c'est là toute la question.

M. Warner:

Q. On y a répondu dans l'Ouest, où l'on employait autrefois que de l'anthracite et où on s'est habitué à employer du charbon bitumineux. On ne voulait pas autrefois du bitumineux, et on refusa de l'employer tant qu'on n'eut pas appris à s'en servir. Si cette condition pouvait être surmontée dans l'Est comme on l'a fait dans l'Ouest, je crois qu'on pourrait donner aux gens du charbon bitumineux à meilleur marché que l'anthracite et nous garderions notre argent au pays.—R. Je dois ajouter qu'on a adopté l'usage du charbon bitumineux dans les Provinces Maritimes. Comme vous le dites, au Nord-Ouest, où le climat est plus rigoureux, on n'emploie pas d'anthracite du tout. A Calgary, Edmonton et Saskatoon et toutes les autres villes importantes, on emploie ce que l'on peut obtenir, du lignite, et l'on ne souffre pas du froid. La population de ces villes augmente et le reste en proportion.

Q. Les gens sont-ils aussi bien chauffés que dans l'Est?—R. Des personnes de Winnipeg m'ont dit qu'elles n'ont aucune difficulté à chauffer leurs maisons avec du lignite. Je connais un homme qui a vécu à Red-Deer pendant trente ans et il prétend n'avoir jamais employé d'autre combustible que du peuplier de rebut. Les villes de Minneapolis et de Saint-Paul n'employaient autrefois que du charbon américain. Le prix augmenta tellement qu'on dut l'abandonner et ces villes construisirent des usines de cokéfaction et de récupération des sous-produits; aujourd'hui on n'y emploie plus que du coke. Au début, il existait des préjugés, les gens prétendaient que le coke brûlait les grilles et endommageait les calorifères. On installa dans un grand édifice des fournaises de tous les modèles en usage dans la ville et l'on en chauffa une avec de l'anthracite et une autre avec du coke. Un certain nombre d'experts expliquaient les méthodes de chauffage et, aujourd'hui qu'on a instruit le peuple, on emploie du coke exclusivement. La municipalité avait engagé des experts et si quelqu'un éprouvait des difficultés avec sa fournaise, il n'avait qu'à téléphoner et on lui envoyait un expert pour lui indiquer la bonne méthode à suivre.

M. Macdonald:

Q. Ne croyez-vous pas que nous devrions maintenant parler de la classe pauvre? Je crois que ceux qui souffrent le plus sont les pauvres gens qui sont obligés d'acheter de l'anthracite alors qu'on devrait leur fournir du charbon bitumineux?—R. Oui, nous devons nous inspirer du texte: "Il faut du combustible à bon marché pour le peuple." La population de Montréal employait autrefois du bois, jusqu'à ce que le prix ait monté à $25 la corde pour du bois dur. On ne peut s'en servir, c'est encore pire que le charbon. On devrait enseigner aux gens à brûler de la tourbe. Le gouvernement devrait exploiter les tourbières et installer un dépôt où quelqu'un pourrait en acheter pour 50c, s'il le veut. Il devrait y avoir des usines de coke pour ceux qui ont des fournaises et les millionnaires pourraient acheter ce qu'ils voudraient.

[M. F. L. Wanklyn.]

M. Church:

Q. Comme vous le recommandez dans votre mémoire?—R. Oui, c'est tout ce que je puis dire.

Après une discussion au sujet des délibérations futures du comité, on ajourna jusqu'à jeudi après-midi, à trois heures et trente minutes.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ nº 436,
JEUDI, 12 avril 1923.

Le comité permanent des Mines et Minéraux se réunit à trois heures et trente minutes de l'après-midi, M. Carroll occupe le fauteuil.

M. H. STUTCHBURY est appelé à rendre témoignage et est assermenté.

M. STUTCHBURY: Puis-je demander s'il serait possible—j'ai comparu devant le comité du Sénat ce matin et la discussion y était difficile, on posait des questions de tous côtés...

Le PRÉSIDENT: Je suggérerais que MM. Warner et Garland, qui sont tous deux de l'Alberta, vous interrogent. Ils viennent de votre pays et le connaissent mieux que nous.

M. GARLAND: J'aurais peut-être une suggestion à faire avant de commencer l'interrogatoire du témoin. Je crois que M. Stutchbury s'est fait accompagner d'un monsieur à qui j'aimerais à poser quelques questions. Je ne savais pas qu'il se trouvait ici, mais M. Stutchbury me dit qu'il est parfaitement au courant de la question. Ceci nous serait précieux dans notre enquête, mais ce monsieur désire s'en retourner ce soir. M. Stutchbury restera à notre disposition pendant plusieurs jours.

Le TÉMOIN: Ceci me convient parfaitement. Si je puis vous poser une question, monsieur le président, les témoignages rendus devant un comité de ce genre sont toujours plus ou moins décousus, à cause des questions qui sont posées. Nous accordera-t-on le privilège de corriger le compte-rendu avant qu'il soit publié?

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'il serait sage que vous prépariez un mémoire, bien que vous ne soyez probablement pas appelé à comparaître cet après-midi.

Le TÉMOIN: J'ai préparé un mémoire, mais je me propose d'en écrire un autre couvrant toute la question.

M. ARTHURS: Lisez votre mémoire et expliquez-le ensuite.

Le PRÉSIDENT: Nous allons alors excuser ce témoin et appeler le monsieur dont nous a parlé M. Garland.

M. GARLAND: Oui.

M. JOSEPH ERRINGTON est appelé à rendre témoignage et assermenté.

Le TÉMOIN: Messieurs, voulez-vous que je fasse un court historique de la région particulière d'où je viens, ou désirez-vous m'interroger?

Le président:

Q. Si vous avez préparé un mémoire, lisez-le et les députés de l'Alberta vous questionneront ensuite.—R. Je vais faire aussi brièvement que possible

l'historique de ce district. Il ne contient rien d'extraordinaire. J'avais été envoyé par sir William Mackenzie pour faire une inspection de l'industrie houillère de l'île de Vancouver. C'était vers 1910, et en étudiant la question, je me rendis sur la côte pour me renseigner sur les marchés possibles. Je fus désappointé quand je vis la somme que l'on demandait pour ce que l'on avait à offrir sur l'île de Vancouver et je ne pus recommander l'achat. Cependant, on procéda quand même et l'on forma finalement une compagnie, qui acheta la propriété. L'idée me vint alors que si l'on pouvait découvrir du charbon de belle qualité quelque part dans l'Ouest, entre Edmonton et Vancouver, il y aurait un excellent marché sur la côte du Pacifique. Avec cette idée, je me dirigeai vers l'ouest d'Edmonton; les rails du chemin de fer étaient posés jusqu'à Wolf-Creek. A partir de cet endroit, je voyageai à cheval et les premiers gisements que je découvris furent ceux que l'on exploite aujourd'hui à Brûlé, sur la ligne du Canadien-National, sous le nom de Blue Diamond Coal Mines. Ce charbon est aujourd'hui employé par le chemin de fer National depuis Vancouver jusqu'à—l'année dernière, pendant la grève, on l'employa jusqu'aux Grands Lacs. A partir de cet endroit, je voyageai vers le nord en suivant la crique Solomon jusqu'à la ligne du partage des eaux, et la rivière au Foin (Hay) est à la même élévation que la ligne du partage des eaux de la crique Solomon. Je continuai jusqu'à la rivière au Foin, où je découvris de grands gisements de charbon d'une qualité un peu supérieure. Je me dirigeai ensuite vers la source de la rivière au Foin et entrai dans le district connu alors sous le nom de Grande-Cache, bien qu'il fut inhabité. Je trouverais là un changement de conditions. Nous suivîmes les différentes veines et nous recueillîmes des échantillons qui ne furent analysés que pendant les mois de l'hiver suivant, parce que je ne revins de cette exploration qu'en novembre. C'est alors que je découvris qu'en plusieurs endroits le charbon contenait de 76 à 86 en carbone fixe. La question qui se posait ensuite était celle du transport. Je pris les niveaux à partir de la rivière Athabasca en allant vers la ligne supérieure du chemin de fer et jusqu'à la rivière Boucane (Smokey), à son confluent avec la crique Sheep. Je découvris que le cours d'eau qui se dirige vers le sud est rattaché à un autre qui vient dans cette direction et il y a pratiquement des cours d'eau allant jusqu'à ce district. Quand je rapportai la chose à M. McLeod, qui était alors l'ingénieur en chef du chemin de fer National, il ne voulut pas me croire, parce que tous étaient convaincus, et les cartes l'indiquaient, que toutes les rivières coulaient dans la direction de l'est et de l'ouest. Il y avait exception dans ce cas. Voici l'une de mes anciennes petites cartes, à laquelle on a ajouté quelque chose, et qui indique la direction générale. Voici une carte des chemins de fer, qu'il vous sera peut-être plus facile de suivre. Elle montre la section des Prairies et Vancouver. Les gisements se trouvent à peu près à mi-chemin entre Grande-Prairie et la ligne principale. Le cours de l'eau se dirige à cet endroit vers le nord et l'autre rivière descend et se jette dans l'Athabasca. Ce n'est pas sur la ligne de partage des eaux du côté est des montagnes, mais en dehors des deux cours d'eau; c'est là le district inférieur; le district supérieur se trouve sur la rivière Boucane.

M. Warner:

Q. Vous parlez présentement du charbon anthracite?—R. Voici ce que les arpentages géologiques ont déterminé. Le docteur Dowling, que je crois très renseigné, fut envoyé pour explorer ce district, et il a fait un rapport sur la formation géologique, de concert avec M. McInnis. Ce serait folie que d'essayer à estimer la quantité de charbon qui se trouve dans ce district. Nous n'essayâmes pas d'obtenir le plus grand nombre d'acres possible, mais plutôt les gise-

[M. J. Errington.]

ments les plus riches dans le plus petit espace possible. Lorsque Hoppe arriva, il s'empara de toute la région, 30 ou 40 mille acres, tandis que les emplacements que nous avons choisis ne renferment qu'une petite partie du charbon de cette région. J'ajouterai que Brûlé se trouve à 550 milles de Vancouver et ces gisements se trouvent en moyenne à 50 ou 80 milles plus au nord; juste à mi-chemin, tel qu'indiqué sur la carte, entre Grande-Prairie et la ligne principale du chemin de fer. Ces régions offrent ceci de spécial, qu'on ne trouve aucun charbon semblable sur la côte du Pacifique. Il n'y a nulle part, aucun combustible qui puisse soutenir la comparaison et, en outre, il n'y a pas de charbon métallurgique sur la côte du Pacifique. Le charbon de l'île de Vancouver ne peut produire un coke métallurgique. C'est ce qu'on a démontré avec l'usine construite à Granby-Mines, l'année dernière. Cette usine y a fait faillite et ne fonctionne plus qu'au prix de lourdes dépenses, parce qu'on transporte les produits finis très grossièrement venant de la région située au nord. Le charbon de la rivière au Foin est différent du semi-anthracite, ou de l'anthracite et produit un coke métallurgique de haute qualité. J'ai ici le résultat d'une analyse faite l'année dernière par notre chimiste; je ne savais pas si l'on me demanderait des renseignements de ce genre, mais je l'ai apporté. Cette analyse décrit chacun des différents échantillons de charbon de cette région et vous constaterez qu'aucun ne renferme moins de 76.6 de carbone fixe.

Le PRÉSIDENT: Les membres du comité désirent-ils que nous placions ce document dans notre dossier?

Plusieurs honorables MEMBRES: Oui.

BRÛLÉ-MINES, ALBERTA, le 25 septembre 1922.

M. GORDON F. DICKSON,
Gérant général,
Blue Diamond Coal Company, Ltd.,
Brûlé, Alberta.

CHER MONSIEUR,—Je vous présente le rapport d'un voyage que j'ai fait dans le district de Sheep-Creek et de Smoky-River, afin de recueillir des échantillons de charbon des différents claims et de me renseigner sur la formation géologique afin d'établir une base de comparaison.

A cause de difficultés survenus avec notre guide indien, nous ne pûmes localiser que deux claims dans ce district, faisant partie des claims de Sheep-Creep, du côté nord du sentier de Smoky-River. Je me procurai plusieurs échantillons pouvant être transportés des deux claims, mais je n'ai pas eu le temps d'en faire un examen sérieux.

Affleurement nº 1.—La veine de charbon comprise dans le claim situé le plus au nord (Mackenzie?) a environ 15 pieds d'épaisseur et descend à un angle de 35 degrés. Le lit supérieur est en pierre de sable et le lit inférieur en argile schisteuse, contenant un peu de sable. Toute la face de la veine, depuis le lit supérieur jusqu'au lit inférieur consiste en un charbon extrêmement dur et brillant, le clivage se faisant à un angle vertical de 90 degrés et à un angle horizontal d'environ 62 degrés. La qualité de ce charbon est apparemment uniforme sur toute la largeur de la veine, qui ne contient aucune striure de roc, de charbon pierreux ou de charbon mou.

Afin d'obtenir des échantillons représentant assez bien la qualité générale du gisement, on commença d'abord par enlever un pied d'épaisseur du charbon de surface et les échantillons furent pris au centre de la veine. Voici l'analyse d'un échantillon de 10 livres, représentant environ 4 pieds de la veine:—

[M. J. Errington.]

Humidité..	1.5	p. 100
Matières volatilles..	16.3	"
Cendre..	3.2	"
Carbone fixe..	79.0	"
Couleur de la cendre..	Rose pâle	
Coke..	Cuit légèrement	

Le charbon de Sheep-Creek est semblable au charbon en morceaux de Hay-River, composé de rangs alternatifs de charbon mat et luisant. Le charbon mat est un peu plus dur et renferme un peu plus de cendre.

Voici une analyse du charbon mat:—

Echantillon nº 826—

Humidité..	1.5	p. 100
Matières volatiles..	14.0	"
Cendre..	7.2	"
Carbone fixe..	77.3	"
Couleur de la cendre..	Rose pâle	
Coke..	Friable, cuit légèrement	

Une analyse du charbon brillant indique:—

Echantillon nº 825—

Humidité..	1.5	p. 100
Matières volatiles..	16.5	"
Cendre..	3.9	"
Carbone fixe..	78.1	"
Couleur de la cendre..	Rose	
Coke..	Très friable, cuit légèrement	

Cette veine, comme je l'ai déjà dit, est composée entièrement de charbon en morceaux durs, d'une qualité uniforme dans toute son étendue et je crois qu'un gros morceau de charbon net représente bien toute la veine. L'analyse d'un morceau type de ce charbon révèle ce qui suit:—

Echantillon nº 839—

Humidité..	1.4	p. 100
Matières volatiles..	15.9	"
Cendre..	4.9	"
Carbone fixe..	77 8	"
Couleur de la cendre..	Rose	
Coke..	Friable, cuisant légèrement	

Affleurement nº 2.—On prit ensuite des échantillons de la veine comprise dans le claim contigu au précédent, du côté sud-ouest (claim Monaghan?). Cette veine a environ 22 pieds d'épaisseur et a une inclinaison de 80 degrés. Le lit recouvrant la veine est en pierre de sable, tandis que le lit au-dessous est en argile schisteuse, mêlée de sable. L'affleurement de cette veine n'est que partiellement mis à découvert sur une distance de 8 pieds, par un trou que l'on a creusé dans le côté de la colline.

On enleva autant de charbon de surface que l'on put avant de prendre les échantillons, mais à cause de la forte inclinaison de la veine, l'humidité de la surface pénètre plus facilement au chaıbon et les échantillons indiqueront plus d'humidité que ceux de l'affleurement nº 1, où un lit très épais en pierre de sable empêche l'humidité de la surface de pénétrer jusqu'au charbon.

[M. J. Errington.]

Voici le résultat de l'analyse de dix livres provenant de l'affleurement nº 2:—

Echantillon nº 833—

Humidité..	2.3	p. 100
Matières volatiles..	17.9	"
Cendre..	3.2	"
Carbone fixe..	76.6	"
Couleur de la cendre..	Rose	
Coke..	Friable, cuisant légèrement	

Le charbon de cet affleurement est entièrement de la même qualité et a la même apparence que celui de l'affleurement nº 1. Une analyse du charbon en gros morceaux nets, consistant en lits alternatifs de charbon luisant et de charbon mat et dur, indique ce qui suit:—

Echantillon nº 835—

Humidité..	2.7	p. 100
Matières volatiles..	16.8	"
Cendre..	4.7	"
Carbone fixe..	75.8	"
Couleur de la cendre..	Rose pâle	
Coke..	Très friable, cuisant à peine	

A différents endroits de la surface de la veine, j'ai remarqué des bandes de 6 pouces de largeur d'une variété de charbon extrêmement noir et brillant, dont l'analyse a donné le résultat suivant:—

Echantillon nº 834—

Humidité..	1.6	p. 100
Matières volatiles..	19.6	"
Cendre..	0.7	"
Carbone fixe..	78.1	"
Couleur de la cendre..	Orance foncé	
Coke..	Friable, cuisant légèrement	

La faible teneur en cendre de ce charbon est remarquable et si on compare les résultats de l'analyse avec ceux d'une analyse des restes carbonisés des anciennes pièces de bois trouvées dans le toit de la mine du sud, nº 2, à Brûlé, on constate que ce charbon a du bois pour origine végétale. L'analyse des bûches carbonisées trouvées à l'entrée de la mine nº 2 donne le résultat suivant:—

Echantillon nº 787—

Humidité..	1.9	p. 100
Matières volatiles..	18.0	"
Cendre..	0.8	"
Carbone fixe..	79.3	"
Couleur de la cendre..	Rouge orange	

En comparant les propriétés chimiques et physiques du charbon de ces deux claims et en tenant compte de la formation géologique de la région de Sheep-Creek, on en vient à la conclusion que ces claims couvrent probablement les rameaux de gauche et de droite de la même veine.

L'épaisseur de la veine varie probablement de la même manière qu'on l'a constaté à Brûlé, où le rameau presque vertical de la veine du

sud, n° 3, est plus épais en moyenne que le rameau horizontal de la même veine.

La formation géologique de Sheep-Creek et de Smoky-River indique aussi que les deux claims de cette dernière région couvrent une partie de la continuation de la veine de Sheep-Creek.

Le charbon de Sheep-Creek est un semi-bitumineux de haute qualité, ayant une valeur calorifique d'environ 15,200 B.T.U. et diffère de l'anthracite par divers points. Cependant, comme le prouve l'analyse, il possède les mêmes qualités de résistance à l'action de la température et la même force et dureté. Le pourcentage relativement élevé de matières volatiles augmente la valeur calorifique de ce charbon et lui donne une grande valeur pour les usages domestiques et pour la production de la vapeur.

Il n'y a aucun doute que la veine de Sheep-Creek est identique à la veine de 40 pieds de Hay-River. La différence dans la qualité du charbon de ces deux veines provient de la différence de l'ancienne végétation. La végétation qui a formé la veine de 40 pieds de Hay-River était composée de fougères et de plantes de marais, tandis que la végétation ancienne de Sheep-Creek était composée entièrement de grands arbres, ce qui explique l'extrême pureté et la densité du charbon de cette région.

On sait parfaitement que l'ancienne végétation qui a formé la houille était parfois sujette à des variations locales et il est fort possible que l'on découvre des veines de charbon de la même qualité que celui de Sheep-Creek bien plus près des claims de Hay-River.

En revenant de Grande-Cache, j'ai remarqué plusieurs gros morceaux de charbon sur le lit du ruisseau, à la tête de la rivière Baptiste (environ 15 milles au nord de la cabine de Hay-River). Ces morceaux qui doivent provenir de quelque veine à fleur du sol situé en amont du ruisseau, ont été exposés à l'air pendant plusieurs années, mais sont encore aussi durs et ont la même apparence que le charbon de Sheep-Creek. Les résultats de l'analyse de ces morceaux sont remarquables; ils indiquent ce qui suit:—

Echantillon n° 831—

Humidité..	1.3 p. 100
Matières volatiles..	22.1 "
Cendre..	3.6 "
Carbone fixe..	73.0 "
Couleur de la cendre..	Rose pâle
Coke..	Friable, cuisant légèrement

Ce charbon diffère entièrement de celui de Hay-River et ne peut être comparé qu'à celui de Sheep-Creek pour ses qualités de résistance à l'action de la température.

Un examen plus attentif des strates de houille situées au nord de Hay-River donnerait sans doute des résultats très intéressants et qui en vaudraient la peine.

ERNIE BRONLUND,
Chimiste.

M. Church:

Q. Qui est le propriétaire de ces mines?—R. La plupart appartiennent au gouvernement. Les propriétés que nous avons examinées appartiennent à la Temiskaming Mining Company, d'Ontario.

Q. Peut-on y avoir accès par chemin de fer?—R. Le chemin de fer ne se rend pas aux mines de charbon dur.

[M. J. Errington.]

Q. Je suppose que le charbon est meilleur dans les montagnes?—R. On m'a demandé qui possède ces propriétés. Je les ai explorées en 1910, si je me souviens bien, environ deux ans et demi avant que le docteur Hoppe ne vienne au pays. L'un de nos employés qui transportait autrefois nos fournitures dans ce district—c'est une contrée très difficile d'accès et il nous fallait faire de 230 à 240 milles à cheval par de très mauvais sentiers. Nos employés transportaient nos fournitures à Brûlé et ils apportèrent des échantillons de charbon à Edmonton. Le docteur Hoppe réussit à se procurer certains de ces échantillons et les emporta à San-Francisco où il les fit analyser. Il s'adressa immédiatement aux commerçants de la côte du Pacifique au sujet de ce charbon et, vers 1913 ou 1914 les journaux furent remplis de ses déclarations, qui étaient sans doute exactes en ce qui concerne la qualité du charbon, parce qu'il y a dans cette région des quantités énormes de houille de qualité supérieure, et l'égale de ce que l'on peut trouver n'importe où ailleurs. Il y a cependant différentes variétés de charbon que l'on rencontre en combinaisons diverses. La situation de ces gisements les rend accessibles au marché de la côte du Pacifique. J'avais assez voyagé dans ces régions pour savoir que le district de la Rivière-la-Paix se développerait rapidement; on ne pouvait alors transporter le grain vers l'est et je jugeai qu'il fallait attendre. Le moment d'exploiter ces claims se présenterait après la construction d'un chemin de fer. Dans l'intervalle, nous avons développé cette mine, qui est maintenant aussi bien outillée que toute autre, à l'exception de la mine du Nid-de-Corbeau.

M. Church:

Q. Où trouvez-vous des débouchés pour votre production?—R. Le charbon que nous vendons actuellement est utilisé par les chemins de fer et pour les forges. On s'en sert dans toutes les usines des chemins de fer, de Winnipeg à Vancouver.

Q. Avec de plus grandes facilités de transport par chemin de fer, vous auriez de meilleurs débouchés?—R. Si nous pouvions avoir accès à cette région où l'on trouve du charbon de haute qualité, nous aurions un marché illimité, parce que nous pourrions l'expédier vers l'est jusqu'à Winnipeg et jusqu'à la côte du Pacifique. Avec des taux raisonnables de transport, nous pourrions facilement lutter avec nos concurrents. Sur la côte du Pacifique, les gisements de charbon les plus rapprochés de San-Francisco se trouvent sur l'île de Vancouver ou dans les états de l'Utah et de Wyoming. Ce charbon ressemble beaucoup au nôtre et, depuis quinze ans, il ne s'est jamais vendu pour les fins de la navigation, à moins de $14.50; aujourd'hui, il se vend $20. Nous pourrions vendre ce charbon à Vancouver à raison de $7 la tonne.

M. Church:

Q. Combien ce charbon vaut-il par tonne, pris aux mines?—R. Je crois que nous pouvons miner le charbon à aussi bon marché qu'on le fait ailleurs. Le contrôle des prix se trouve entièrement entre les mains des unions ouvrières. Si nous n'obtenons pas de meilleures conditions relativement à la main-d'œuvre, le prix du charbon ne baissera pas.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Church, veuillez permettre au témoin de continuer l'histoire des mines de charbon de l'Alberta et vous pourrez ensuite l'interroger. Je crois que c'est ce qu'il se proposait de faire.

Le TÉMOIN: Oui. Je ne voudrais pas que l'on interrompe le fil de ma narration, parce qu'on croirait que je ne sais pas ce que je dis. Je puis répéter encore une fois que les rapports du service d'arpentages géologiques, que vous avez ici, couvrent parfaitement les districts où il y a des gisements de charbon dur, aussi que je pourrais vous l'expliquer et je ne ferai que corroborer les déclarations de MM. Dowling et McInnis.

[M. J. Errington.]

M. WARNER: Monsieur le président, je crois qu'il serait aussi bien d'inscrire tout cela au procès-verbal, afin que les gens puissent être au courant de la situation en les lisant.

Le PRÉSIDENT: De quoi s'agit-il?

M. WARNER: De la description de ces districts.

Le PRÉSIDENT: Oui, on l'a déjà incorporée à nos minutes, je crois. Le témoin peut continuer et nous décrire ces districts miniers et la possibilité de les développer.

M. Arthurs:

Q. Vous n'exploitez pas de mines de charbon dur?—R. Non, monsieur.

Q. Il y a cependant quelques mines de charbon dur enregistrées au nom de votre compagnie dans la région en question?—R. Oui.

Q. A quelle distance se trouvent actuellement ces gisements du chemin de fer?—R. Environ 80 milles.

Q. Vous avez déjà dit qu'on pourrait y construire une ligne de chemin de fer pratiquement de niveau?—R. Oui, c'est à peu près à mi-chemin entre les chemins de fer Nationaux et Grande-Prairie.

Q. Une distance d'environ 80 milles, sans montées bien difficiles.—R. Les montées n'offriront aucune difficulté. Ce n'est pas pire que la Passe du Nid-de-Corbeau ou que le long de la rivière Athabaska; les montées dépendront...

Q. A votre avis, il se trouve dans cette région des quantités illimitées de charbon dur, contenant 80 p. 100 de carbone fixe?—R. Je dirais de 76 à 82 p. 100 de carbone fixe. Certains échantillons en contenaient jusqu'à 88.

Q. Ce charbon serait classifié comme anthracite, n'est-ce pas?—R. C'est ainsi qu'on le classifie. J'ai quelque chose ici à ce sujet. Laissez-moi jeter un coup d'œil sur cet exposé fait l'année dernière par l'un de nos hommes. Bien des personnes ont examiné ce district et ont émis des opinions différentes. Voici ce que celui-ci dit:—

> " Le charbon de Sheep-Creek est un semi-anthracite de haute qualité, ayant une valeur calorifique de 15,200 B.T.U." Il ajoute: "Il diffère du véritable anthracite à plusieurs points de vue, cependant, l'analyse indique qu'il possède les mêmes propriétés de résistance à la température et la même force et dureté mécanique."

M. Arthurs:

Q. D'après votre propre expérience, la principale objection que l'on fasse à l'emploi du charbon mou, c'est qu'il ne résiste pas à la température?—R. Il est aussi dur que les autres espèces de houille. Dans les endroits où les veines sont exposées et traversées par un cours d'eau, il ne s'use ni ne se désagrège plus facilement que le roc. J'ai examiné des échantillons qui s'étaient détachés et qui contiennent 82 p. 100 de carbone fixe après avoir été ainsi exposés de 1 à 15 ans.

M. Warner:

Q. Quelle est l'épaisseur de la veine?—R. Elle varie de 8 à 15 pieds. Il peut y avoir des veines plus petites mais nous ne les avons pas cherchées.

Le président:

Q. Avez-vous fini votre exposé général?—R. Oui.

M. Garland:

Q. Quelle est l'étendue de la région dont vous parlez?—R. Les districts qui sont indiqués "retirés" sur les cartes que vous avez au ministère, comprennent les régions où l'on sait qu'il existe du charbon dur.

[M. J. Errington.]

Q. Quelle en serait l'étendue?—R. Je dirais approximativement 35 milles du nord au sud et 30 milles de l'est à l'ouest.

Q. Pourriez-vous donner au comité une estimation du nombre de tonnes de charbon qu'on pourrait y trouver?—R. Il vous faudrait plusieurs machines à additionner pour obtenir ce résultat.

Q. Je suis sous l'impression qui l'on a fait une estimation approximative de cent millions de tonnes d'anthracite ou de semi-anthracite, et de quatre cents millions de tonnes de bitumineux ou de sous-bitumineux?—R. C'est l'estimation de M. Hoppe. Je n'ai aucun doute qu'il y en a plus que cela.

Q. Merci, c'est cela que je voulais savoir.—R. Il n'y a aucun doute au sujet de la quantité; elle est énorme.

Q. Elle va dans les centaines de millions?—R. Oui, cela ne fait aucun doute.

Le président:

Q. Est-ce de l'anthracite?—R. Oui.

M. Garland:

Q. Le témoin dit que l'estimation de cent millions de tonnes n'est qu'approximative. Vous n'avez naturellement aucune idée de la valeur de ces gisements dans leur état actuel?—R. Ils n'ont aucune valeur aujourd'hui, si l'on tient compte de la question du transport. Nous payons des loyers depuis 1910.

Q. Mais s'il existait des facilités de transport?—R. Ils auraient alors une grande valeur.

Q. Pourriez-vous nous donner une idée de cette valeur?—R. Je ne vois pas pourquoi ce charbon ne vaudrait pas 50c. la tonne dans le sol. C'est là un chiffre modéré.

Q. Avant le développement?—R. Oui. Le gouvernement obtient un gros revenu de ce chef. Il nous faut payer un dollar de loyer et des droits de 10c. par tonne. Un point très important, c'est que ces mines fourniraient du trafic au chemin de fer, de Brûlé à Vancouver, où il ne s'en fait pas beaucoup actuellement. On a commencé à transporter du grain dans cette direction, mais le commerce du charbon donnerait plus de trafic. Nous expédions 1,500 tonnes par jour de Brûlé. L'an dernier nous fîmes la lutte à la grève qui eut lieu dans l'est et nous avons expédié du charbon constamment, mais pas à notre plein rendement. On a employé notre charbon l'an dernier de Vancouver aux Grands Lacs, sur les lignes des chemins de fer Nationaux, et à l'est de Winnipeg sur les lignes principales. J'en ai même vu jusqu'à Cochrane.

Le président:

Q. Qu'entendez-vous par les Grands Lacs?—R. Fort-William et Port-Arthur.

M. Garland:

Q. Pourriez-vous nous donner une estimation du coût de la construction d'un chemin de fer, de Brûlé jusqu'à vos mines?—R. Nous avons fait un arpentage jusqu'à notre premier emplacement. M. Rod Mackenzie et moi-même fûmes les deux premiers intéressés par ces mines et s'il n'avait pas perdu son chemin de fer, il se proposait de la construire jusque-là aussitôt que possible. M. McLeod, M. Turnbull et M. Murray Hill y étaient intéressés, mais ils gardaient leurs projets secrets jusqu'à ce qu'ils fussent en état de construire le chemin de fer. Nous avons construit une ligne à partir de Grande-Cache, mais à partir de ce point, je ne sais vraiment pas—c'est une contrée ouverte.

Q. Je désirerais savoir le coût probable?—R. Nous avions calculé environ $45,000 par mille, avec des rails de 80 livres; on pourrait probablement construire le chemin de fer sur cette base.

[M. J. Errington.]

Q. Vous avez dit que le charbon de ce district serait acceptable à toutes les compagnies de navigation?—R. Acceptable pour toutes fins. Il n'y a aucun charbon sur la côte du Pacifique qui le surpasse. Il n'y a pas de charbon de l'Amérique du Sud à l'Alaska, et le Canada aurait un monopole.

Q. A votre avis, le Canada possède une immense richesse nationale dans ces gisements, aussitôt qu'ils seront exploités?—R. Cela ne fait aucun doute. Prenez la Passe du Nid-de-Corbeau, c'est l'une des lignes les plus payantes du Pacifique-Canadien. Pourquoi cette ligne ne payerait-elle pas? Elle traverserait un district où il ne se fait pratiquement pas de commerce sur la côte du Pacifique.

Q. Ce chemin de fer aiderait beaucoup à développer les ports de Vancouver et de Prince-Rupert?—R. Oui.

Q. Où les navires de la côte du Pacifique prennent-ils actuellement leur charbon?—R. Les navires qui viennent de l'Orient apportent souvent le charbon nécessaire à leur retour. Le Pacifique-Canadien possède de grandes goélettes. On télégraphie pour annoncer l'arrivée d'un navire et aussitôt ces goélettes viennent s'attacher aux côtés du navire, qui prend ainsi son charbon au moyen de bennes automatiques, pendant qu'il décharge ses marchandises. Les navires japonais et autres vont chercher leur charbon à Comox et Nanaïmo et reviennent prendre leur chargement.

Q. N'emploie-t-on pas sur le Pacifique beaucoup de charbon japonais?—R. Pas beaucoup. Les facilités d'emmagasinage de Vancouver sont très restreintes, bien que ce soit un port important.

Q. Peut-on le comparer au charbon de Cumberland?—R. Voulez-vous dire de la Pensylvanie?

Q. Non, au charbon anglais.—R. Ce charbon dur peut être avantageusement comparé à tout autre charbon au monde. Il ne donne pas plus de 3 p. 100 de cendre et renferme de 82 à 84 ou 86 de carbone fixe, et, en moyenne, 15,000 B.T.U. On ne trouve nulle part ailleurs de meilleur charbon.

M. Knox:

Q. Pourrait-on le transformer en coke?—R. Pas très bien.

M. Warner:

Q. Ce ne serait guère utile de transformer ce charbon dur en coke?—R. Ce ne serait pas nécessaire.

Le président:

Q. Importez-vous du charbon américain?—R. Pas où nous sommes.

Q. Vous ne connaissez rien de ce côté de la question?—R. Non. On l'expédie dans l'autre direction.

M. Garland:

Q. Quels sont les désavantages dont souffre l'Alberta en ce qui concerne les développements futurs?—R. Vous voulez dire au point de vue du développement de l'industrie houillère? Il n'y a aucun désavantage, si ce n'est le transport.

Q. C'est la réponse que j'attendais. Pouvez-vous donner au comité une idée—en supposant que vous avez un système de transport parfait à des taux raisonnables—du développement qui s'accomplirait en comparaison avec ce qui existe aujourd'hui?—R. Vous voulez dire dans ce district en particulier?

Q. Je parle de l'ensemble de la question?—R. Ce serait assez difficile. Il faudrait trois ou quatre ans avant qu'on puisse obtenir une grande quantité de charbon, mais ensuite on pourrait en miner tant que l'on voudrait. Il y a des affleurements de charbon tout le long de la vallée. On pourrait obtenir 25,000 tonnes de charbon par jour, si on le désirait.

[M. J. Errington.]

Le président:

Q. Quel est actuellement le chiffre de votre production?—R. Environ 2,000 tonnes par jour.

Q. Je parle de toute la province d'Alberta.—R. L'Alberta produit du charbon dur et du charbon mou. M. Stutchbury possède en détail les chiffres qui concernent la production de charbon mou. Nous minons de 1,500 à 2 000 tonnes par jour.

Q. Voici où je veux en venir. Avec un marché et des facilités de transport, avez-vous une opinion sur ce que serait le développement de cette région, de la province d'Alberta?—R. Je ne saurais vous répondre en ce qui a trait aux régions minières de charbon mou et aux autres mines du sud, mais nous pourrions facilement vendre 5,000 tonnes par jour sur la côte du Pacifique.

M. Warner:

Q. Vous pourriez avoir ce marché à l'heure actuelle, si vous aviez atteint un degré de développement suffisant?—R. Nous pourrions atteindre cette production sans développement, si nous avions un chemin de fer.

Q. Il vous faut un chemin de fer de 80 milles?—R. Oui, et nous l'aurons probablement, parce que c'est à mi-chemin entre Grande-Prairie et la ligne principale des chemins de fer Nationaux.

Q. Faites-vous vos expéditions un wagon à la fois, mêlé aux autres wagons à marchandises, ou par convois entiers?—R. Nous possédons nos propres locomotives, nos voies de garage et nos bascules, et nous faisons les expéditions par convois entiers de 50 wagons à la fois.

Q. Vous expédiez réellement par convois entiers?—R. Oui, mais les chemins de fer gardent tout ce charbon pour eux-mêmes et il n'y en a pas pour le public.

Q. Le charbon est employé par le chemin de fer et les bateaux de la même compagnie?—R. Nous ne savons pas où le charbon est expédié. Il peut aller à Winnipeg ou à Vancouver. Cela ne nous intéresse pas.

Q. Puis-je demander au témoin si le taux du transport à la province d'Ontario, par convois entiers, était de 6 ou 7 dollars la tonne, à quel prix ce charbon reviendrait?—R. Rendu dans la province d'Ontario, le prix en serait de 10 à 12 dollars.

Q. Combien cela rapporterait-il à la mine?—R. Ordinairement, nous comptons sur 4 ou 5 dollars. Nos prix sont actuellement très hauts, à cause des salaires élevés payés aux mineurs.

Q. Pensez-vous que les salaires des mineurs diminueraient, si vous pouviez les tenir employés à l'année?—R. Oui, je le crois.

Q. Les mineurs consentiraient à une diminution?—R. Oui, ils s'en trouveraient mieux. Nous pourrions miner et charger ce charbon sur les wagons pour $4 ou $4.50 et obtenir un profit raisonnable.

Le PRÉSIDENT: Vous pourriez insister sur ce point, monsieur Warner, au sujet de ce que coûterait le charbon de l'Alberta sur les marchés de l'Ontario au taux actuel.

Le TÉMOIN: Vous parliez d'un taux de 6 ou 7 dollars la tonne.

M. Warner:

Q. Quel est actuellement le taux de transport?—R. Environ 12 dollars, ce qui mettrait ce charbon dur à 16 ou 17 dollars.

Q. Rendu à Toronto?—R. Oui.

Le président:

Q. C'est là le prix du gros?—R. Oh, oui, à bord des wagons à Toronto.

Q. Savez-vous qu'on paie actuellement plus que cela pour le charbon des mines de la Pensylvanie, qui n'est pas de meilleure qualité?—R. Il n'est pas aussi bon.

Q. Ne coûte-t-il pas plus cher?—R. Oui. Le prix du gros n'est pas plus élevé, mais le prix du détail l'est.

Q. Ce serait là le prix du gros?—R. Oui.

M. Warner:

Q. Le prix de détail de votre charbon serait plus élevé?—R. Il faudrait ajouter quelque chose pour la livraison, le déchargement et les autres frais.

Q. Pour quelle raison n'achète-t-on pas de votre charbon s'il y a tant de différence dans le prix? Est-ce qu'on ne veut pas l'acheter ou que vous ne puissiez pas le fournir?—R. Nous n'avons jamais été en position de le fournir. Nous aurions besoin de ce chemin de fer de 80 milles pour relier Grande-Prairie et les mines de charbon. Nous avons placé tout notre argent dans le développement de notre exploitation; il nous faudrait construire ces 80 milles de chemin de fer pour l'usage du public et nous ne pouvons nous engager dans la construction de chemins de fer.

Q. Ce charbon ne conviendrait pas aux gens de l'Ontario, qui emploient du charbon dur américain, mais votre anthracite ferait leur affaire?—R. Il serait aussi bon sinon meilleur que ce que l'on obtient actuellement. Vous pouvez faire le calcul vous-même. La proportion de cendre de l'anthracite importé au Canada depuis trois ou quatre ans n'a jamais été moins de 20 p. 100. L'analyse indique que notre charbon de surface n'a pas moins de 76 p. 100 de carbone fixe; si le charbon américain renferme 20 p. 100 de cendre et 10 p. 100 de matières volatiles, il ne peut pas contenir plus de 70 p. 100 de carbone fixe. Ainsi, le charbon américain ne peut être meilleur que le nôtre, il est moins bon.

Q. Alors, quelle est votre opinion, si nous obtenons un taux de 6 ou 7 dollars par tonne, pour transporter le charbon jusqu'ici, y a-t-il encore quelque chose qui puisse vous empêcher de faire concurrence au charbon américain dans la province d'Ontario?—R. Tout dépend des conditions de transport.

Q. Le transport est le seul problème?—R. C'est tout. Nos veines de charbon sont plus larges et plus nettes. Les Américains ont déjà exploité toutes leurs mines et maintenant ils retournent aux endroits qu'il ont déjà minés. Ils n'ont plus autant de gisements vierges.

Q. Vos mineurs ne font-ils pas partie de la même union que ceux des Etats-Unis?—R. Oui.

Q. N'exigeront-ils pas le même prix pour le même travail?—R. Oui, mais cela ne fait pas de différence. Nous obtiendrons un meilleur rendement parce que nos conditions d'exploitation sont meilleures que celles de la Pensylvanie.

Q. Quelles sont ces meilleures conditions?—R. Nos veines sont plus larges et nous n'avons pas besoin d'aller les chercher aussi profondément dans le sol. Dans la Pensylvanie on ne trouve pas autant de charbon près de la surface et les veines sont plus petites.

Q. Quelques-unes des veines de nos mines ont jusqu'à 18 pieds de hauteur. L'exploitation d'une veine de 18 pieds peut-elle être faite à aussi bon marché que celle d'une veine de 7 pieds?—R. Je préfère les veines de 8 à 10 pieds.

Q. Comment procéderiez-vous avec une veine de 18 pieds? L'exploiteriez-vous en deux lits?—R. Cela dépend entièrement de la situation de la veine. Si elle est horizontale, on peut l'exploiter tout d'une fois, mais si elle est inclinée, nous rencontrerons des difficultés. Il nous faudrait d'abord faire une entrée, travailler en allant vers le sommet et revenir en arrière.

Q. Alors les conditions vous permettraient de lutter avantageusement avec le charbon des Etats-Unis, si vous n'aviez pas ce long transport?—R. Oui.

M. GARLAND: C'est une nouvelle Pensylvanie meilleure que la première.

Le TÉMOIN: On discute souvent les mérites de l'anthracite et du semi-anthracite. Le public ne sait pas beaucoup comment employer le charbon, mais il est facile de comprendre qu'il n'y a aucune perte dans du charbon contenant de 72 à 86 pour 100 de carbone fixe et produisant de 15,200 à 15,600 B.T.U., sans laisser de cendre pour la peine. Ce charbon contient de 12 à 15 p. 100 de matières volatiles. Il est très dur, net et de qualité supérieure. Aucune analyse n'a porté sur du charbon pris à plus de 2 pieds de profondeur et où il a été exposé à l'air pendant des centaines d'années. S'il était porté à se désagréger, on obtiendrait un pourcentage de carbone moins élevé aux endroits où il a été exposé à l'air. Si vous laissez du charbon à l'air pendant cinq ou six ans, il se désagrégera considérablement, mais ces charbons durs ne se désagrègent pas, ils sont très fermes.

M. Warner:

Q. En discutant l'emploi d'autres espèces de charbon, on a dit que les gens habitués à l'anthracite ne consentiraient pas volontiers à apprendre à se servir d'autres espèces de charbon et que leurs fournaises ne conviendraient peut-être pas à ce nouveau combustible. Le charbon dont vous parlez demanderait-il des changements dans les fournaises et faudrait-il une nouvelle éducation pour apprendre à s'en servir au lieu de l'anthracite américain?—R. Aucunement, ce serait la même chose.

Q. On pourrait continuer à employer les mêmes méthodes?—R. Oui.

Q. Pourrait-on employer avec de bons résultats les charbons mous dans les mêmes foyers et dans les mêmes fouruaises où l'on brûle aujourd'hui du charbon dur?—R. Il faudrait enseigner aux gens l'emploi de ces espèces de charbon. Après qu'on leur aurait appris à s'en servir, ils n'auraient plus de difficulté.

M. WARNER: Cette question n'est peut-être pas tout à fait à propos, parce que M. Stutchbury est parfaitement renseigné sur ce point et s'attend à nous parler du charbon mou au cours de son témoignage, mais je voulais faire ressortir le fait que les gens n'auraient pas besoin d'une autre éducation pour l'emploi de ce charbon anthracite?—R. Ils n'en ont pas besoin.

M. Garland:

Q. A votre avis, le développement de ces mines fournirait une somme considérable de transport et serait très profitable aux chemins de fer Nationaux?—R. J'ai toujours été de cet avis. On peut faire une comparaison du chemin de fer du Nid-de-Corbeau et des autres lignes servant au transport du charbon. Il y a trois routes pour le transport du charbon—l'embranchement du sud, la ligne Brazy au centre et la ligne du Nid-de-Corbeau. Cette dernière est la ligne la plus payante du Pacifique-Canadien. L'embranchement servant au transport du charbon donne des profits et n'est utilisé que la moitié de l'année.

Le président:

Q. Pourquoi?—R. Cette ligne est en pleine activité pendant cinq ou six mois. Les convois se suivent à intervalles rapprochés, on a le matériel roulant voulu et les marchandises à transporter. C'est le transport régulier des marchandises qui rapporte des profits aux chemins de fer.

M. Warner:

Q. Votre mine est-elle en activité pendant toute l'année ou une partie seulement?—R. L'année dernière, le chemin de fer s'adressa à nous pour ses besoins et nous fûmes en grand danger de ne pouvoir produire assez de charbon pour le fournir. Nous combattîmes la grève et nous organisâmes un comité des logements. Nous avons construit un grand nombre de maisons pour nos employés mariés. Notre population est d'environ 2,000. Nous avons aussi édifié

des écoles, des églises, des endroits de récréation, installé le service de l'eau, du chauffage, de l'éclairage et des égouts. En un mot, nous avons procuré à nos employés tout ce qu'ils pouvaient obtenir ailleurs et ceux qui étaient mariés ont refusé de se mettre en grève. Nous continuâmes à maintenir notre production sur une base de 1,000 à 1,200 tonnes par jour et à assurer le fonctionnement des convois, mais nous ne produisions pas à plein rendement, ce qui aurait été de 2,000 tonnes par jour.

Q. Avez-vous obtenu les services de gens qui n'appartenaient pas à l'union? R. Ces gens étaient des anciens employés. Il y eut une lutte entre les United Mine Workers et le One Big Union. Nous pensons que si nous donnons à nos employés de bonnes écoles et de bons logements, nous obtiendrons une meilleure classe de gens.

M. GARLAND: Je crois que ceci n'a guère de rapport au sujet.

M. WARNER: Je ne voudrais pas poser de question hors du sujet, mais comment pouvons-nous empêcher une grève qui tarirait notre source d'approvisionnement?

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas que ce soit notre but, mais je ne veux faire aucune objection.

M. Warner:

Q. Je voudrais savoir comment vous avez pu continuer votre exploitation pendant la grève?—R. Nos employés mariés et la meilleure classe d'ouvriers nous restèrent fidèles. Ils font maintenant partie de l'ancienne union sur laquelle nous n'avons aucun contrôle.

Q. Vous n'anticipez pas plus de difficultés qu'aux autres endroits miniers?—R. Aucunement, M. Stutchbury peut vous dire que nous avons de meilleures conditions que toute autre mine de l'ouest du Canada.

M. STUTCHBURY: Je crois que oui.

M. GARLAND: Je dois des excuses au comité pour avoir négligé de le renseigner sur la position qu'occupe le témoin. Quelle est votre occupation?—R. Je suis un ingénieur et je m'occupe de mines.

Q. Quelle est votre position officielle?—R. Je suis administrateur de la MacIntyre Mine and Temiskaming Company.

Q. Vous êtes un ingénieur minier?—R. Oui, mais je ne m'occupe pas beaucoup de cette profession. J'ai été employé pendant dix ans à Sudbury, pour la International Nickel Company et j'ai construit un grand nombre d'édifices à cet endroit.

Le PRÉSIDENT: Monsieur O'Connor, avez-vous quelques questions à poser à ce monsieur?

M. O'CONNOR: Je suis prêt à confirmer son affirmation que ce charbon est supérieur à l'anthracite.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser, messieurs?

M. Warner:

Q. Vous avez l'intention de chercher un débouché sur la côte du Pacifique, si vous réussissez à produire plus de charbon que n'en demandent les chemins de fer?—R. Oui, nous comptons sur un immense marché.

Q. Utilisera-t-on une partie de ce charbon dur?—R. Je m'attends à ce que l'on en emploie pour le chauffage des locomotives.

Le président:

Q. De quelle qualité s'agit-il?—R. Il y a un charbon dur carburé chimiquement de 66 à 78 qui serait moins dispendieux que celui qu'on emploie aujourd'hui. Naturellement, tous désirent un charbon de haute qualité avec un minimum de cendres, si possible.

[M. J. Errington.]

M. Knox:

Q. Est-ce que le témoin considère ce charbon, cet échantillon de charbon, de beaucoup supérieur à celui que l'on expédie d'Edmonton?—R. Ceci est du charbon d'Edmonton. Il vient de l'ouest de cette ville, de Saunders-Creek, je crois.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il autre chose, messieurs? Si non, peut-être M. O'Connor nous donnera-t-il un bref aperçu de la situation.

M. W. F. O'CONNOR, un témoin, est appelé et assermenté.

Le président:

Q. Vous êtes avocat de profession?—R. J'ai été admis au barreau.

Q. Et vous avez été commissaire de...?—R. J'ai fait partie de la commission sur le coût de la vie pour le Canada pendant un an et demi, et ensuite j'ai occupé pendant un an la position de vice-président de la Chambre de Commerce.

Q. Et dans ce cas, vous avez dû étudier la question de l'approvisionnement de charbon pour le Canada?—. Oui.

Q. De la question du combustible?—R. Oui.

Q. Peut-être, nous ferez-vous tirer profit de remarques générales?—R. Je vais reprendre mes remarques là où je les ai abandonnées. En ma qualité de commissaire, j'ai fait une enquête sur le charbon anthracite, et ai soumis un rapport que le parlement a fait imprimer; ce rapport donnait des détails sur le prix, le coût de production et de distribution de l'anthracite. Nécessairement, il s'agissait de l'anthracite américain, car il n'y avait pas d'anthracite au Canada. Je n'ai pas ce rapport ici, mais il est facile de se le procurer; cependant je doute qu'il soit d'une grande valeur. Les recherches sur le charbon mou que nous contemplions alors n'ont jamais été faites pour des raisons qu'il n'est pas nécessaire de donner ici, mais le plus grand service que je puisse rendre au comité est de lui communiquer les nombreux renseignements que j'ai recueillis au cours de mes enquêtes et de lui dire où il peut se procurer au juste un grand nombre de données dont il a besoin; je pourrais vous donner une bonne partie des renseignements que vous obtiendrez de ces sources, mais je n'ai pas l'intention de vous donner mes connaissances personnelles sur la question du charbon, et vous trouverez, aussi, que les divers témoins s'appuieront nécessairement sur les enquêtes et les rapports de plusieurs gens qui sont disparus, bien que d'autres, si vous prenez la question de la corroboration des données, sont encore vivants; cependant, les levés géologiques sont très complets et seront très utiles, et les divers auteurs sur ce sujet se sont appuyés les uns sur les autres pendant une longue période. Je me propose de vous donner, lorsque je terminerai mes remarques, les sources où j'ai puisé les renseignements que je vous aurai communiqués. Je crois que j'ai raison de supposer que les membres du comité sont probablement dans la même position que celle dans laquelle je me trouvais lorsque j'ai commencé mes recherches, ne connaissant à peu près rien de la question du charbon. Je ne sais trop dans combien de détails je devrais entrer, mais j'ai de nombreux renseignements, et je vous prierais de m'arrêter si je vais trop loin dans l'une ou l'autre direction.

Maintenant, pour en venir à la question du charbon, vous savez qu'on appelle ce dernier le "soleil enfoui dans la terre". La raison pour laquelle on lui applique ce terme, ou cette appellation, c'est qu'il se compose, d'après la description française, de "carbone", élément qui constitue sa valeur première. Le dernier témoin a parlé d'un charbon carburé à 79 ou 80 p. 100, ce qui, pour quelques-uns probablement, voulait dire beaucoup, mais pas autant pour d'autres; mais je dirai que le charbon est formé par l'action du soleil sur les plantes qui

[M. W. F. O'Connor.]

absorbent, de l'air et du sol, une grande quantité de carbone; puis ces plantes se décomposent et abandonnent ce charbon dans le sol où il s'enfonce pour reparaître après une période de plusieurs centaines de mille, de millions, peut-être, d'années, et pour former dans la suite ce que nous extrayons en divers endroits et appelons charbon.

On a demandé au dernier témoin si le charbon dont il avait donné la description était de l'anthracite. Quelques minutes plus tard, on m'a posé une question; j'ai dit que ce charbon était meilleur que l'anthracite. Il faut que je justifie ce que j'ai dit alors, et je le ferai peut-être en divisant tous les charbons en quatre classes, et j'ai l'autorité du Douzième congrès géologique international, tenu ici même, en 1913, à Ottawa, en faisant cette division. Les quatre grandes classes de charbon sont, l'anthracite qu'il sera, je crois, plus facile d'appeler la classe A; le charbon bitumineux, ou classe B; le charbon à longue flamme, ou classe C; et le lignite, ou classe D. Maintenant, je ne veux pas que ce que je dis porte quelqu'un à croire que je prétends que l'un de ces charbons, anthracite, bitumineux, à longue flamme, ou lignite, est supérieur ou inférieur à un autre. Ils répondent à des fins différentes. Je comprends très bien, par exemple, que pour certaines fins, le charbon lignite est supérieur au meilleur anthracite. Je puis imaginer des conditions où le meilleur anthracite serait des plus désirables, comme il y en a d'autres où le charbon bitumineux seul répond aux besoins; mais il faut absolument que les géologues et les mineurs séparent ces charbons en classes et c'est pourquoi nous avons les quatre classes actuelles. Si vous avez besoin de charbon pour la fabrication de l'acier, vous allez rechercher une certaine classe de charbon qui répond à une certaine analyse. Pour la production du gaz, il en faut une autre; pour le coke, il en faut une troisième; pour la production de la vapeur, il en faut une autre encore. Si vous désirez du charbon pour une fournaise, et êtes libre de faire un choix, vous prendrez une autre classe de charbon. Ce qui est inférieur pour une fin devient supérieur pour une autre. Les géologues ont posé une règle arbitraire pour le classement du charbon. Ils l'appellent la puissance calorifique, et chacun de vous peut, en deux minutes, se mettre à même de pouvoir classer toutes les sortes de charbon aussi bien que les géologues. Ils divisent les éléments volatiles en éléments carburés combinés, et le coefficient représente la puissance calorifique; avec cette règle, établie par le Congrès, vous pouvez décider par vous-mêmes si un charbon est de l'anthracite, du charbon bitumineux ou à longue flamme, ou du lignite. Le carbone, comme je l'ai dit, est l'élément principal; c'est l'élément producteur de la chaleur, et le classement se fait d'après la quantité de carbone que contient le charbon. Maintenant, une partie du carbone que contient le charbon est combiné; c'est-à-dire, que vous ne pouvez l'en exclure par la chaleur, comme le gaz dans une cornue. Les gaz que l'on peut exclure dans les cornues sont la matière volatile dont on a parlé. La partie de la matière volatile que l'on peut chasser est également du carbone. Cependant ce carbone se trouve là dans ce que l'on peut appeler un état inchoatif, il a encore sa valeur comme carbone. Vous pouvez acheter deux charbons, l'un très riche en carbone combiné, et l'autre en gaz de carbone, et ces deux charbons auront pratiquement la même puissance calorifique. Je vais mettre au procès-verbal, si vous me le permettez, les classements bruts géologiques du charbon du monde, ce qui, j'espère, sera d'une très grande utilité pour les membres du comité quand, plus tard, des hommes de science viendront rendre témoignage en prenant pour acquis que vous connaissez ce que peut-être vous ignorez; c'est ce que font généralement les hommes de science, comme la plupart des avocats vous diront. Ce qui n'est pour eux que l'A, B, C, nous est inconnu.

Vous trouverez à la bibliothèque du parlement l'autorité sur laquelle je m'appuie; c'est un livre intitulé: "Ressources du monde en charbon", ouvrage publié en 1913, à la suite du Congrès International tenu ici; cet ouvrage comprend

trois volumes, un atlas, et un volume sur le charbon canadien dans lequel on trouve une foule de renseignements sur le charbon du Canada. Le volume que j'ai ici est l'atlas qui indique sur un certain nombre de cartes les houillères du Canada dans les différentes provinces. A cette réunion ou assemblée, on fixa les qualités réglementaires. La qualité A est l'anthracite. C'est-à-dire, l'anthracite dont le coefficient calorifique est de 12 ou plus. On prend la matière volatile que contient ce charbon et on divise par la quantité de carbone combiné qui s'y trouve et le quotient doit être de 12 ou plus; c'est là l'anthracite. Cet anthracite, classe A1, a un coefficient calorifique de 12 ou plus. Il égale, en calories anglaises, de 14,500 à 15,500 calories à la livre. La classe A2, le semi-anthracite, possède un coefficient calorique, calculé de la même manière que je l'ai expliquée, de 7 à 12, et égale, en calories anglaises, de 15,000 à 15,500 calories. Comme vous voyez, je veux démontrer par ces exemples, que le classement du charbon comme A1, A2 et B, et ainsi de suite, ne signifie pas que la supériorité est indiquée par l'ordre dans lequel le charbon est classifié. Le semi-anthracite, alors, aurait une valeur supérieure à celle de l'anthracite d'au moins, 500 calories anglaises. La troisième classe est le B1, laquelle comprend de l'anthracite et le charbon bitumineux fortement carburé. Le coefficient calorifique de B1 est de 4 à 7. En calories anglaises, ce charbon va généralement de 15,200 à 16,000. J'ai fait le calcul pour le charbon dont on a parlé ici et son coefficient calorifique n'est inférieur à 5 que par une bien faible fraction, de sorte que ce charbon appartient à la classe B1. C'est un anthracite ou un charbon bitumineux fortement carburé. Vous pourriez le classer en établissant sa gravité spécifique. L'analyse fixe sa valeur en calories anglaises à 15,200. Conséquemment, comme combustible, c'est là le meilleur charbon que l'on puisse se procurer.

Le président:

Q. Le semi-anthracite?—R. C'est la classe B1, la troisième classe, ce charbon est supérieur au semi-anthracite. Comme combustible, je le répète, l'anthracite, ou charbon bitumineux fortement carburé, est supérieur au semi-authracite ou anthracite, et le semi-anthracite comme simple producteur de chaleur, je dirai, est supérieur à l'anthracite.

Maintenant, la classe suivante est le B2, et le charbon bitumineux appartient à cette classe. Le coefficient calorifique du charbon bitumineux est de 1.2 à 7, et il égale en calories anglaises, de 14,000 à 16,000. Vous remarquerez que ce charbon bitumineux est aussi bon que l'anthracite ou que le charbon bitumineux fortement carburé. Je devrais dire que le meilleur charbon bitumineux est égal, comme producteur de chaleur, au meilleur anthracite ou au charbon bitumineux le plus fortement carburé, mais peut ne pas être aussi bon.

M. Garland:

Q. Puis-je vous interrompre un moment? Vous employez les mots "calories anglaises" (B.T.U. et je crois que certains d'entre nous ignorons ce dont vous parlez.—R. Je ne saurais moi-même l'expliquer, car je ne suis pas chimiste, si ce n'est qu'il s'agit de valeurs calorifiques que nous connaissons tous.

C'est ce qu'on appelle "calories". J'ignore autant ce qu'est une calorie anglaise que j'ignore ce qu'est une calorie, mais il importe bien peu de savoir ce que sont ces calories pour comprendre le sujet. On pourrait leur donner un autre nom et ce serait la même chose, pourvu que vous preniez les chiffres comme base de comparaison, 14,000 avec 15,000, ou 14 et 15, ou $1\frac{4}{5}$ et $1\frac{1}{2}$. Vous saisissez l'idée de la comparaison des calories anglaises. J'admets avec fierté que j'ignore ce que c'est. J'ai commencé par dire que je ne connaissais rien de toute l'affaire.

Vous allez voir, à mesure que nous procédons, ce qu'il y a de faux, au point de vue de la production de la chaleur, avec l'anthracite, si on compare au charbon

[M. W. F. O'Connor.]

qui provient de la région de Hoppe; c'est-à-dire, qu'il n'y a pas assez de gaz dans l'anthracite pur pour permettre la combustion parfaite du carbone que ce charbon contient. Maintenant, nous avons passé du charbon bitumineux à la classe suivante, le B3, le "charbon bitumineux faiblement carburé". Ce charbon a un coefficient calorifique de 2.5 à 3.3 et égale de 12,000 à 14,000 calories anglaises. Je dois expliquer ici que lorsqu'on arrive au charbon bitumineux faiblement carburé, la quantité de gaz que contient le charbon est si élevée que le quotient calorifique que l'on applique aux charbons et dont j'ai parlé, ne s'applique plus et il faut adopter une nouvelle méthode pour en fixer le quotient. L'humidité du charbon est plus forte, et alors on obtient le coefficient calorifique en additionnant la quantité d'humidité et la moitié du gaz contenus et en divisant les deux par le carbone combiné, plus l'autre moitié du gaz. Si vous laissez ces données au procès-verbal, peut-être que certains hommes de science qui viendront plus tard toucheront au sujet et vous n'aurez pas à poser la question à savoir pourquoi le coefficient calorifique du charbon bitumineux faiblement carburé est si élevé. C'est là la raison. Comme on en est arrivé à 1.2 dans le classement du charbon bitumineux, et comme il reste encore bien des calculs à faire, on a adopté une nouvelle méthode.

La classe suivante, C, comprend le charbon à longue flamme. Ce charbon ne peut se comparer aux autres, parce qu'il est d'une nature différente. Le charbon à longue flamme, théoriquement, n'est pas supposé être formé de plantes décomposées, mais de graines, de bourgeons, et, chose curieuse, de grandes quantités de poissons morts que l'Océan a déposés. Vous l'avez tous vu brûler; il contient une forte quantité de gaz, jusqu'à 60 p. 100 quelquefois. Maintenant, vous allez voir pourquoi on a dû adopter une autre méthode pour établir le coefficient calorifique de ces charbons très riches en gaz. La valeur du charbon à longue flamme est de 12,000 à 16,000 calories anglaises. Quelques-uns de ces gaz ont une puissance calorifique très élevée. Il est possible que ce charbon à longue flamme soit, comme simple combustible, aussi bon et même meilleur que l'anthracite.

Vient ensuite le lignite, ou charbon sous-bitumineux. Le coefficient, calculé d'après la seconde méthode que j'ai expliquée, est de 1.8 à 2.5. L'humidité, c'est-à-dire l'eau qu'il contient, comprend plus de 6 p. 100 de ce charbon. En calories anglaises, il égale de 10,000 à 13,000 calories. Ce charbon, si l'analyse en est la même que celle qu'en donne les journaux, le charbon qui provient du district d'Edmonton. . .

M. Warner:

Q. Puis-je poser une question à ce point? Lorsque vous parlez de la quantité d'eau que contient le charbon, voulez-vous parler de la quantité d'eau qu'il contient au moment de l'extraction ou de la quantité fixe?—R. De la quantité qu'il contient au bout d'une période raisonnable après l'extraction. Par exemple, pour ce qui est du charbon qui est arrivé ici l'autre jour, si c'est le même charbon, l'humidité s'élevait à 8 p. 100. Peut-être contenait-il une proportion d'eau un peu plus forte au départ, mais la différence serait presque nulle. Une partie de cette eau va rester, j'ignore combien, mais le charbon va sécher graduellement. C'est pourquoi le charbon lignite se désagrège, parce que l'humidité tend à le durcir et aussitôt que cette humidité disparaît il commence à se désagréger pour absorber de nouveau l'humidité plus tard. Le charbon alors tombe dans la classe D1. Rappelez-vous que je ne dis pas qu'il est de qualité inférieure. Vous verrez que c'est un assez bon charbon, donnant jusqu'à 13,000 calories et, pour la combustion dans un foyer et pour les fins domestiques, c'est un charbon de haute qualité. C'est tout du lignite, d'après le classement. Vient ensuite le D2, ou lignite, dont l'humidité s'élève jusqu'à 20 p. 100. Ce charbon tombe dans la

[M. W. F. O'Connor.]

classe du lignite et la puissance calorifique en est de 7,000 à 11,000 calories anglaises.

Maintenant, si vous voulez avoir certaines comparaisons pour indiquer ce que signifient ces coefficients calorifiques, et le reste, je ne veux ennuyer personne, je vais remettre le tout au sténographe pour être placé au procès-verbal. Ce sont des analyses d'échantillons, conduites d'après le système d'analyses des Etats-Unis. Le système américain est absolument le même que le système international, sauf qu'on ne change pas de procédé lorsqu'on en arrive aux charbons fortement carburés.

W. F. O Connor (tableau I)

COEFFICIENT CALORIFIQUE.—ANALYSES D'ÉCHANTILLONS D'APRÈS LE SYSTÈME AMÉRICAIN

—	Eau	Matière volatile	Carbone combiné	Coeffi. calorifique	Cendre	Soufre
Anthracite—						
Lehigh, Penn.	1·72	3·52	88·00	25·00	5·66	0·61
Wilkesbarre, Penn.	2·49	4·34	83·97	19·33	8·55	0·65
Cerillos, Mex nord	2·90	3·18	88·91	27·96	5·21	....
Semi-Anthracite—						
Bernice, Penn.	1·29	8·10	83·34	10·28	6·23	1·03
Crested Butte, Colorado	0·72	7·62	87·51	11·48	4·15	....
(Analyse du "Journal") Ant. des E.-U.	3·90	7·30	76·50	10·48	12·30	....
(Analyse du "Journal") Ant. de Galle.	2·10	8·00	85·40	10·67	4·40	....
Semi-Bitumineux						
Cumberland, Maryland	0·96	19·14	72·71	3·80	6·41	0·79
Pocohontas, Virginie ouest	1·68	17·45	75·90	4·35	4·20	....
Spadra Arkansas	1·11	11·28	72·84	6·46	12·04	2·74

M. O'Connor: Je pourrais aussi mentionner que la cendre est inerte, réfractaire, et, comme l'eau, absolument inutile.

M. Garland:

Q. Puis-je poser une question? Pouvez-vous donner au comité la quantité de cendre que contenait le prétendu anthracite que l'on a vendu et brûlé à Ottawa, cette année?—R. Je crois, d'après les rapports des journaux, que ce charbon de l'Alberta que l'on a essayé est un meilleur anthracite que celui que l'on a vendu l'an dernier. Je ne crois pas, personnellement, qu'il se soit vendu de l'anthracite réel à Ottawa depuis longtemps. On a appelé le charbon vendu, anthracite, mais c'était du semi-anthracite; cependant, si ce n'était de la cendre que ce charbon contient, il serait peut-être meilleur que l'autre, mais le fort pourcentage de cendre lui enlève de sa valeur comme combustible et c'est un charbon bien sale.

Q. Je ne comprends pas bien ce que vous voulez dire par l'essai du charbon du *Journal*.—R. Le *Journal* a publié, en même temps qu'une analyse du charbon de l'Alberta, une analyse de l'anthracite des Etats-Unis et de l'anthracite de Galles dans le but d'établir une comparaison entre les trois. La chose n'est pas très pratique, car ces charbons diffèrent en nature et répondent à des fins différentes. Je dis que l'analyse que le *Journal* a publiée de l'anthracite des Etats-Unis indique que ce charbon contient 12.30 p. 100 de cendre et a une puissance calorifique de 13,700 calories, et je dis que cette faible puissance calorifique, de moins de 14,000, au lieu de 15,200 à 15,600, est due à la forte proportion de cendre que ce charbon contient.

Q. Pour être bref, vous pouvez nous dire quel est le meilleur charbon, celui de l'Alberta ou l'anthracite des Etats-Unis?—R. Lorsque vous dites charbon de

[M. W. F. O'Connor.]

l'Alberta, si vous voulez désigner ce charbon d'Edmonton, je répondrai sans hésiter, l'anthracite.

Le président:

Q. Pour les fins de publicité, nous devrions montrer que nous ne dépendons pas des Etats-Unis pour obtenir un charbon de haute valeur comme combustible.—R. Pas le moins du monde.

M. DRUMMOND: Le témoin a déclaré que la houille à longue flamme est égale ou supérieure à l'anthracite.

Le TÉMOIN: Certaine houille à longue flamme.

Q. Cette assertion repose-t-elle sur l'analyse scientifique ou sur un essai pratique? Quelques-uns d'entre nous ont brûlé de ce charbon et c'est pourquoi je pose la question.—R. Les données viennent du Douzième Congrès géologique qui comptait des gens de toutes les parties du monde.

Q. Je suppose que le témoignage que vous rendez repose sur une analyse scientifique?—R. Je suppose que ces gens étaient des hommes de science et c'est là leur déclaration.

M. O'CONNOR (référant au tableau publié plus haut): Vous verrez que la proportion de cendre étant faible dans le charbon gallois et celle du carbone combiné étant relativement élevée, ceci ajoute beaucoup à la puissance calorifique et fait du charbon gallois un charbon très supérieur à l'anthracite américain. J'ai aussi quelques exemples de houille semi-bitumineuse que l'on a évaluée de la même façon; ces exemples pourraient être utiles aux fins de comparaison à ceux qui voudront bien les vérifier.

W. F. O'CONNOR (TABLEAU 2)

—	Eau	Matière volatile	Carbone combiné	Coeffi. calorifère	Cendre	Soufre
Bitumineux—						
Pratt Seam, Alabama	1·00	32·17	63·37	1·97	3·34	1·04
Clearfield, Penn	0·55	25·19	71·02	2·82	2·65	1·58
Saginaw, Michigan	5·82	39·79	45·15	1·13	9·24	3·83
McAlister, Terr. Ind	2·08	37·52	56·02	1·49	4·38	0·80
Roslyn, Wash	2·05	33·55	54·55	1·63	6·85	0·11
Drummond, Pictou, N.-E	1·40	24·70	60·80	2·05	14·50	(2·50)
Phalen, Cap-Breton	3·40	35·00	59·50	1·70	5·50	(1·80)
Springhill, Pictou	2·80	32·30	58·50	1·81	9·20	(1.60)
Inverness, Inverness	9·30	40·00	49·60	1·21	10·40	(6·00)
Port Hood	4·70	27·10	48·30	1·77	14·60	(7·40)

Maintenant, pour ce qui est du lignite, j'en ai fait l'estimation de la même manière. J'ai indiqué pour quelques-uns la puissance calorifique anglaise que donne l'analyse. Je n'ai pu obtenir cette puissance dans chaque cas.

M. Warner:

Q. Monsieur le président, je crois que si nous demandions au témoin de se contenter de nous donner les valeurs relatives des charbons que nous pouvons obtenir ici, la solution du problème qui nous occupe serait plus facile.

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'il nous donne tous ces renseignements.

Le TÉMOIN: C'est ce que je vous donne.

Le PRÉSIDENT: Je crois que ce témoignage nous sera d'une grande utilité.

M. WARNER: Je craignais qu'il nous donnât des charbons que l'on ne peut se procurer.

Le PRÉSIDENT: Il lui faut absolument comparer notre charbon aux autres.

[M. W. F. O'Connor.]

Le TÉMOIN: Je veux démontrer que notre charbon est supérieur à celui des Etats-Unis. Je le compare ici et les résultats sont vraiment magnifiques. Maintenant, passant à la classe du lignite, je vais mettre ce tableau au dossier.

W. F. O'CONNOR (TABLEAU 3)

—	Eau	Matière volat.	Carbonne combiné	Cœffi. calorifère	Cendre	Soufre
Lignite—						
Boulder, Colorado	21·37	33·38	40·31	1·21	4,95	....
Rock Springs, Wyo	6·98	34·42	52·60	1·53	2·00	....
Cook Island, Alaska	11·59	49·03	31·64	0·64	7·73	....
Taylorton, Sask	28·60	42·90	47·00	1·14	8·10	(·60)
Taber, Edmonton, Alta	13·00	36·00	49·90	1·39	14·10	(1·40)
Edmonton	23·50	42·00	49·90	1·19	8·10	(0·40)
"Journal," charbon de l'Alberta	7·40	33·40	50·50	1·51	8·70	....

De la classe D1, d'après les moyens de classement que donne le douzième congrès géologique, je dirai que ce charbon du *Journal* appartient à la meilleure classe de lignite. Les analyses donnent: eau, 7.40; matières volatile, 33.40; carbone combiné, 50.50; coefficient calorifique, 1.51; cendre, 8.70. La proportion de cendre est peut-être un peu élevée, mais pas très élevée si on compare aux autres charbons, et pour les fins domestiques, c'est un charbon supérieur.

Le président:

Q. De quelle houillère provient-il?—R. De la houillère de Harlech, Alberta, je crois.

M. Knox:

Q. Comment le charbon à longue flamme se compare-t-il avec l'anthracite, pour les fins domestiques?—R. Si vous désirez faire du feu dans votre foyer, le charbon à longue flamme est infiniment supérieur à l'anthracite. Ces charbons ne peuvent servir aux mêmes fins.

Q. Si vous désirez chauffer votre maison?—R. Si on me demandait de faire un choix, je prendrais l'anthracite. Le charbon à longue flamme contient une telle proportion de gaz que vous obtenez beaucoup de flamme, mais flamme et chaleur ne sont pas synonymes. La quantité de carbone combiné que contient l'anthracite en fait un meilleur charbon pour la fournaise.

Q. Bien qu'il soit admis que le charbon à longue flamme est supérieur à l'anthracite pour allumer le feu, il est bien difficile de convaincre ceux qui en ont fait usage que ce charbon puisse se comparer à l'anthracite.—R. Si on le traitait scientifiquement dans une cornue, il peut développer une chaleur aussi grande.

Q. Mais le traitement de ce charbon dans une cornue ne chauffera pas une maison.—R. J'ai déjà déclaré que je choisirais l'anthracite.

Q. Après tout, vous recommanderiez l'anthracite pour les fins domestiques et de chauffage de préférence à tout autre charbon?—R. Non, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Très bien, très bien.

M. Knox:

Q. Bien, alors, quelle classe recommanderiez-vous?—R. Ce n'est qu'une suggestion, mais comme je suis de l'Est et que j'ai toute ma vie fait usage de charbon bitumineux et ai obtenu entière satisfaction dans un cas comme dans l'autre, je choisirais, si j'avais à m'occuper personnellement du chauffage, l'anthracite.

[M. W. F. O'Connor.]

M. SPENCE: Vous ne pourriez pas faire grand'chose si vous chauffiez au charbon bitumineux.

Le PRÉSIDENT: Mon cher monsieur, j'en ai fait usage pendant quinze ans, et je puis faire un feu le matin et je n'aurai pas à m'en occuper avant quatre heures de l'après-midi.

Le TÉMOIN: A ce point de vue, l'anthracite est supérieur, mais d'un autre côté, pour obtenir un bon feu en peu de temps, un feu plus facile à contrôler, si vous avez un climat variable, comme dans l'Est du Canada, l'homme de l'Est choisira le charbon bitumineux toujours, parce qu'il peut alors réchauffer une maison en peu de temps et il peut la refroidir plus vite qu'avec l'anthracite. Ce dernier est lent à s'allumer ou à se refroidir; le charbon bitumineux est plus rapide, de sorte que vous voyez que ces charbons sont ou supérieurs ou inférieurs d'après les besoins de chacun. L'un est plus malpropre à manipuler. La gravité spécifique du charbon bitumineux est de 1.25 à 1.4. Celle du lignite est inférieure; il y a des lignites qui flottent. La gravité spécifique de l'anthracite est plus forte que celle des deux autres. La houille à coke doit être faible en cendre et en soufre. Dans la fabrication du coke, moins il y a de matière volatile, moins il y a de coke. D'un autre côté, si vous désirez une houille pour la fabrication du gaz, plus il y a de matière volatile, plus il y a de gaz. Un bon charbon à gaz produira 10,000 pieds de gaz à la tonne. Si vous en faisiez du coke, vous emploieriez les deux tiers du gaz au cours de l'opération et vous en auriez un tiers pour le marché. Un bon charbon à gaz ne devrait pas contenir plus d'environ 1 p. 100 de soufre. s'il en contient moins, tant mieux. Les matières inutiles que contiennent tous les charbons sont l'eau, la cendre et le soufre. Aucun charbon de première qualité ne devrait contenir plus de 7 ou 8 p. 100 de cendre.

Si quelqu'un désire savoir le rendement mondial en charbons, je vais déposer un tableau qui l'indique. En chiffres ronds, la production mondiale, en 1910, a été de un billion de tonnes; c'est là la production et la consommation totale; ces chiffres sont les derniers que l'on puisse se procurer et sont aussi utiles que les chiffres actuels, vu le malaise que la guerre a créé.

M. Garland:

Q. Est-ce que le témoin a aussi un tableau comparatif indiquant les houillères des divers pays?—R. Je crois que oui. Dans tous les cas, je puis me procurer ce renseignement dans un ouvrage de la bibliothèque du parlement.

Le PRÉSIDENT: Peut-être vaudrait-il mieux compléter votre témoignage en déposant ce tableau.

Le TÉMOIN: Oui, je le ferai. J'ai remarqué que quelqu'un a demandé quelle était la valeur moyenne du charbon de l'univers pris à la mine. En 1910, cette moyenne était de $1.93, pour tout l'univers. La valeur moyenne du charbon britannique à l'ouverture de la mine était aussi de $1.93; la moyenne britannique et la moyenne universelle étaient les mêmes. 10 p. 100 seulement du charbon du Royaume-Uni est de l'anthracite, le reste est bitumineux.

M. Drummond:

Q. Avez-vous des chiffres sur la moyenne du prix qu'a payé le consommateur?—R. Ici, non, je n'en ai pas.

Q. Avez-vous des chiffres sur le prix du charbon aux mines des Etats-Unis pendant cette période?—R. On pourrait se les procurer, mais je ne les ai pas ici. Je crois que vous pourriez faire le calcul avec ces données; il vous faudrait prendre la proportion d'anthracite produit aux Etats-Unis et comparer avec la proportion de charbon bitumineux et changer les chiffres moyens avec les pourcentages et vous auriez l'un ou l'autre. Je puis vous donner les chiffres pour tous les Etats-Unis, soit $1.48, la moyenne du monde et la moyenne britan-

[M. W. F. O'Connor.]

nique sont de $1.93 chacune. Je veux attirer votre attention sur un fait très curieux, c'est qu'à cette époque aux Etats-Unis l'industrie du charbon employait 966,264 personnes et en Grande-Bretagne, à la même époque 690,438. Chaque personne employée dans cette industrie aux Etats-Unis a produit 538 tonnes, tandis qu'en Grande-Bretagne, chaque personne n'a produit que 271 tonnes, ce qui explique pourquoi le coût est plus élevé en Grande-Bretagne qu'aux Etats-Unis. La production est plus facile, une personne peut produire davantage. La même chose se produit au Canada, si le renseignement vous intéresse; les conditions sont encore un peu plus difficiles, peut-être.

M. Drummond:

Q. Est-ce que les gages des mineurs aux Etats-Unis ne diffèrent pas de ceux de la Grande-Bretagne?—R. Les gages seraient plus élevés, probablement, oui.

M. Warner:

Q. Est-ce que le témoin a dit que les conditions au Canada sont aussi bonnes qu'aux Etats-Unis?—R. Pas aussi bonnes, je dirais. Je ne parle que d'après mes connaissances personnelles de l'Est du Canada, j'ignore absolument les conditions de l'Ouest. Il y a quelque vingt-cinq ans, j'ai organisé, ou mon bureau a organisé une compagnie houillère, et j'ai été forcé d'étudier les conditions, en ma qualité d'avocat de la compagnie, et après m'être occupé de la forclusion de certaines compagnies, et le reste, je suis d'avis que les conditions au Canada ne sont pas aussi favorables qu'aux Etats-Unis.

Q. Est-ce que les conditions, pour ce qui est de la production, seraient aussi bonnes qu'en Grande-Bretagne, ou meilleures?—R. Je crois qu'elles seraient pires qu'en Grande-Bretagne.

M. Drummond:

Q. Voulez-vous dire que la production individuelle serait inférieure au Canada à ce qu'elle est en Grande-Bretagne?—R. Je crois que oui. Je crois que le coût de revient serait plus élevé. Dans l'Est du Canada, une grande partie de l'extraction se fait à de grandes profondeurs et sous mer.

Q. Toutes les mines sont à une grande profondeur, n'est-ce pas?—R. Les conditions deviennent plus difficiles en Angleterre. Je parle des conditions de 1910. Je ne puis rien dire personnellement, car il y a dix ans que j'ai vu une mine. Je vais soumettre un tableau indiquant les houillères actuelles, les houillères probables et les houillères possibles du monde, en millions de tonnes, divisant le charbon en classes A, B, C et D.

W. F. O'CONNOR (TABLEAU 4).

RÉSERVES MONDIALES

Réserves actuelles, probables et possibles du monde en millions de tonnes.

—	A	B & C	D	Total
Océanie	659	133,481	36,270	170,410
Asie	407,637	760,098	111,851	1,279,586
Afrique	11,662	45,123	1,054	57,839
Amérique	22,542	2,271,080	2,811,906	5,105,528
Europe	54,346	693,162	36,682	784,190
	496,846	3,902,844	2,997,763	7,397,553

Le Royaume-Uni a des réserves égales à 189,534,749,920 tonnes métriques.

[M. W. F. O'Connor.]

Le président:.

Q. Lorsque vous dites le Royaume-Uni, que voulez-vous dire? Certaines gens pourraient mal comprendre?—R. Je veux dire l'Angleterre, l'Irlande, l'Ecosse et le pays de Galles. Il va me falloir abandonner le terme "Royaume-Uni", mais je parle de l'année 1910. Je devrais dire les Iles Britanniques, mais d'autres s'objecteront peut-être à ce terme.

M. SPENCE: Pas ici.

W. F. O'CONNOR (TABLEAU 5).

RÉSERVES DU ROYAUME-UNI.

Charbon bitumineux dont moins de 10 p. 100 est supposé être de l'anthracite.
Réserve jusqu'à une profondeur de 6,000 pieds évaluée à—

	Tonnes métriques
Angleterre et pays de Galles—	
Réserve assurée	119,943,409,929
Réserve profitable	29,984,000,37
Réserve possible	16,254,500,000
Ecosse—	
Réserve assurée	21,370,493,624
Réserve probable	1,685,000,000
Irlande—	
Réserve assurée	180,506,000
Réserve probable	110,840,000
Total	189,534,749,920

Le TÉMOIN: Le tableau suivant contient des détails sur les réserves de l'Amérique du Nord; le tout est divisé en réserves assurées et en réserves probables; comme vous pouvez le calculer, les chiffres sont probablement plus élevés. Les réserves actuelles sont calculées d'après les sondages et autres moyens en usage.

W. F. O'CONNOR (TABLEAU 6)

RÉSERVES DE L'AMÉRIQUE DU NORD EN MILLIONS DE TONNES.

	Classe A	Classes B et C	Classe D	Total
	Anthracites y compris certaines houilles sèches	Charbon bitumineux	Sous-bitumineux charbon bruns et Lignites	
Terre-Neuve	....	500	....	500
Canada	2,158	283,661	948,450	1,234,269
Etats-Unis	19,684	1,955,521	1,863,452	3,838,657
Amérique centrale	....	1	4	5
Total	21,842	2,239,683	2,811,906	5,073,431

Le TÉMOIN: Je n'aurais pas tort de dire que la Nouvelle-Ecosse a environ, dans les classes B et C, 2,138,000,000 de tonnes assurées et, de plus, une réserve probable, non exploitée et en grande partie sous mer, d'environ 7,500,000,000 de tonnes. L'Alberta est encore plus riche. Elle renferme 668,000,000 de tonnes d'anthracite et 3,209,000,000 tonnes de charbon bitumineux de grande qualité.

M. GARLAND: Ces chiffres sont trop sobres.

Le témoin soumet aussi un tableau indiquant la production annuelle mondiale du charbon d'après l'estimation du Conseil des Manufacturiers des Etats-Unis, en 1910.

[M. W. F. O'Connor.]

W. F. O'CONNOR (TABLEAU 7)

PRODUCTION ANNUELLE MONDIALE DU CHARBON DANS LE MONDE ENTIER

ESTIMATION DU BUREAU DES MANUFACTURIERS DES ÉTATS-UNIS POUR L'ANNÉE 1910

	Tonnes		Tonnes
Etats-Unis	300,000,000	Indes anglaises	12,800,000
Royaume-Uni	263,774,000	Australie	10,000,000
Allemagne	146,507,000	Canada	9,700,000
France	36,000,000		
Russie	25,600,000		32,500,000
Belgique	23,000,000		823,181 000
Japon	14,700,000		
Australie	13,600,000		855,681,000
		Autres pays	102,993 000
	823,181,000		
			958,674,000

W. F. O'CONNOR (TABLEAU 8)

DÉTAILS SUR LES RÉSERVES DE L AMÉRIQUE DU NORD

—	Réserve assurée (en millions de tonnes)			Réserve probable (en millions de tonnes)			Total
	Classe de charbon			Classe de charbon			
	A	B & C	D	A	B & C	D	
Terre-Neuve					500		
Canada—							
Nouvelle-Ecosse		B 2,138			B 7,511		
		50			C 20		
Nouveau-Brunswick					B 151		
Ontario						25	
Manitoba						160	
Saskatchewan						57,400	
Alberta	668	B 3,209	384,908	100	B 194,883	491,271	
Colombie-Britannique	7	B 23,674	60	1,343	B 43,925	5,136	
Yukon					C 1,800		
				40	B 210	4,690	
Territoires du Nord-ouest						4,800	
Iles Arctiques						6,000	
	675	29,161	384,968	1,483	254,500	563,482	1,234,269
Etats-Unis—							
Est				16,906	494,454		
Centre				363	478,232		
Golfe						20,952	
Plaines du Nord					41,106	1,134,000	
Montagnes Rocheuses et Côte				484	335,460	692,207	
Houille prof. enfouie					604,900		
Alaska				1,931	1,369	16,293	
				19,684	1,955,521	1,863,452	3,838,657
Amérique Centrale—							
Honduras					1	4	5
Estimation totale pour l'Amérique du nord	675	29,161	384,968	21,167	2,210,532	2,426,938	5,073,431

Les réserves des Etats-Unis sont subdivisées en réserves assurées et en réserves probables.

C'est là que la comparaison se fait, et il en restera beaucoup encore. Ils estiment le chiffre à 384,908 millions de tonnes. C'est là la réserve assurée. La réserve probable calculée d'après le système que j'ai mentionné, comprendrait 100 millions de tonnes d'anthracite et 194,883 millions de tonnes de charbon bitumineux; de plus, 491,271 millions de lignite. Le grand total, je vais en faire le calcul, donne environ un billion deux cent millions de tonnes assurées. Ceci dépasse l'imagination. Jamais, dans l'histoire du monde, vous ne pourriez utiliser une partie appréciable du charbon de l'univers.

[M. W. F. O'Connor.]

M. Drummond:

Q. Avez-vous tenu compte du charbon que l'on trouve dans le district de Sudbury, dans le nord de l'Ontario?—R. J'ai une note ici à la fin. Les réserves des Etats-Unis s'y trouve également. Peut-être vaudrait-il mieux les faire imprimer et nous les aurons. Maintenant, je veux vous faire comprendre par un exemple...

Le président:.

Q. Pourriez-vous venir et nous accorder quelques minutes dans la matinée? —R. Oui, je m'en ferai un plaisir, mais permettez-moi de terminer ce soir en disant quelque chose qui nous fera réfléchir. J'ai examiné jusqu'à quel point les réserves des Etats-Unis ont été utilisées, et nous aurons alors une idée de ce qu'ils ont fait. Ce sont les plus grands producteurs de charbon du monde, ce sont de grands exportateurs en même temps que d'énormes consommateurs, et leur réserve de charbon est énorme. On estime que le volume initial de charbon dans les gisements de 14 pouces d'épaisseur et plus, jusqu'à une profondeur maximum de 3,000 pieds, atteignait un total de 3,225 billions, 394 millions et 300 mille tonnes métriques, dont on n'a extrait que 11,220 millions, 532 mille, 560 tonnes. C'est là toute la production totale des Etats-Unis depuis le commencement des temps jusqu'à aujourd'hui. Maintenant, comparons cette condition avec celles du Canada, et vous verrez que vous avez une source immense et inépuisable dans l'Alberta.

M. Lapierre:

Q. N'est-il pas vrai, monsieur O'Connor, que la réserve d'anthracite de la Pensylvanie est pratiquement inépuisable?—R. En 1916, d'après les renseignements que je possédais, j'avais pensé qu'avec la consommation actuelle cette réserve ne durerait pas plus de 40 ou 50 ans, mais si on trouvait des substituts, elle durerait peut-être 100 ou 200 ans. On ne peut manger le gâteau et le conserver. J'en viens maintenant aux ressources du Canada, mais je crois que vous allez ajourner maintenant.

Le PRÉSIDENT: Oui.

Le comité s'ajourne jusqu'au vendredi, 13 avril 1923.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DU COMITÉ,
VENDREDI, 13 avril 1923.

Le comité spécial permanent chargé de faire enquête sur les mines et les minéraux se réunit à 10 a.m., sous la présidence de M. Carroll.

M. W. F. O'CONNOR est appelé.

Le PRÉSIDENT: M. O'Connor rendait témoignage hier après-midi sur la situation générale quant au charbon au Canada aussi bien qu'aux Etats-Unis, et aussi dans l'empire britannique. J'oublie un peu où nous en étions, mais il le sait probablement.

M. SPENCE: Il était un peu partout dans l'univers.

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'il s'enfonçait un peu trop pour la plupart d'entre nous.

[M. W. F. O'Connor.]

M. O'CONNOR: J'ai ensuite ici un tableau qui indique les ressources du Canada en tonnes métriques divisées par provinces. Le grand total est de 1,234,269,310 tonnes métriques.

Le président:

Q. Pour tout le Dominion?—R. Oui. Du grand total de 1,234,000,000,000, l'Alberta compte pour 1,072,000,000,000.

M. HANSON: Cette province a le monopole.

M. GARLAND: Très bien, très bien.

Le TÉMOIN: Le classement de ces charbons est, en chiffres ronds, et j'ai les chiffres exacts ici comme suit: classe A-2, c'est-à-dire semi-anthracite, de la nature qu'a expliquée M. Errington hier, un excellent charbon, vraiment; cette classe comprend 2,158,950,000 tonnes métriques d'après l'étude faite en 1913. Les classes B-1 et B-2, charbons bitumineux fortement carburé et suffisamment carburé, comptent 139,087,360,000 tonnes, et les classes B-3 et C, comprenant le charbon bitumineux faiblement carburé et le charbon à longue flamme, comptent 144,500,000,000 de tonnes. Le gros de la réserve consiste en lignite et compte 950,000,000,000 de tonnes sur un total de 1,234,000,000,000. La Colombie-Britannique compte 76,034,942,000 tonnes.

Le PRÉSIDENT: Je suppose que cette dernière province est trop éloignée comme source d'approvisionnement de charbon pour le centre de l'Est canadien.

M. GARLAND: Pas nécessairement. Je crois que l'on a tenté avec succès d'en expédier par le canal de Panama afin de faire concurrence aux moyens de transport actuels. Mais je ne crois pas que le charbon soit de bien bonne qualité.

Le TÉMOIN: Je dirai ici qu'une calorie anglaise égale la quantité de chaleur nécessaire à l'élévation de la température d'une livre d'eau de 1° Fahrenheit. Je vais soumettre maintenant les détails sur les réserves du Canada, c'est-à-dire je vais donner, par province, la superficie en milles carrés des houillères, les classes de charbon qui s'y trouvent, le nombre de tonnes métriques de charbon que les gisements contiennent, et dont on connaît la présence au moyen de sondages, et des réserves calculées ou probables, etc. Chaque province est comprise et même les territoires du Nord-Ouest et les îles de l'Arctique. Le charbon est divisé en deux groupes; le premier groupe comprend le charbon jusqu'à une profondeur de 4,000 pieds, et le second groupe, à une profondeur de plus de 4,000 pieds. Comme ces chiffres ne sont qu'une subdivision de ceux que j'ai déjà soumis, il suffira de les mettre au procès-verbal. (Le témoin met au dossier une pièce marquée Tableau 8).

Le président:

Q. Allez-vous maintenant passer à autre chose, car j'ai une question à vous poser? Quel est le nombre de tonnes de charbon importées au Canada de tous pays? Savez-vous? Qu'est-ce qu'il nous manque pour nous suffire à nous-mêmes? —R. Je vais vous donner les chiffres ronds. Les chiffres ont été un peu plus élevés et un peu moins élevés que ceux que je vais vous donner. Pour toutes les fins pratiques, nous consumons 26 millions de tonnes de charbon. Nous en produisons moins de 13 millions de tonnes. Nous avons déjà produit davantage, nous produisons généralement moins, mais si nous acceptons 26 et 13, nous ne produisons que 50 p. 100 du charbon dont nous avons besoin. Puisque vous demandez ces statistiques, je puis vous donner autre chose qui pourrait être utile. Les chemins de fer du pays consument à peu près la même quantité de charbon que la population consume. C'est-à-dire si vous prenez la quantité de charbon que consument vos chemins de fer et celle qu'emploient les 9,000,000 de gens qui demeurent au Canada, vous trouverez que ces deux quantités sont à peu près les mêmes. Il vous faudra ajouter à cela le charbon qui sert à la

production de l'acier et celui qui passe par nos usines et vous aurez la consommation totale du pays. Nos chemins de fer sont de gros consommateurs, relativement plus gros que ceux des autres pays, à cause des longues distances.

La quantité de charbon que l'on trouve au Nouveau-Brunswick est assez limitée, les chiffres se trouvent dans un des tableaux que j'ai soumis. En chiffres ronds, la superficie des houillères d'exploitation possible est de 112 milles carrés. Dans le levé géologique de 1872-73, cette superficie est divisée en trois sections: Newcastle, 32 milles carrés; Salmon-River, 32 milles carrés; et Cold-Creek, 48 milles carrés; soit un total de 112 milles carrés. L'épaisseur moyenne de ces couches exploitables est de 20 pouces. La quantité probable de charbon, calculée en 1913, est de 138,346,560 tonnes métriques. Depuis le levé géologique de 1872-73, on en a découvert environ 9 milles de plus. Les détails sur les endroits précis où ces gisements se trouvent sont indiqués dans les livres que j'ai déposés, mais je n'ai aucune note à ce sujet.

M. HANSON: Bearsville, comté de Kent. Les geologues du ministère y sont allés l'été dernier. Ont-ils faits de nouveaux rapports?—R. Pour ce qui est des travaux de l'été dernier, je suis allé au ministère des Mines et ai eu une entrevue avec M. McLeish. Il m'a promis de me communiquer tous les renseignements jusqu'à date. Je n'ai pas encore réuni tous les renseignements que je possède, mais j'allais recommander au comité de poser à M. Dowling, qui a recueilli ces renseignements et qui est l'auteur de la partie canadienne de l'ouvrage dont j'ai parlé, toutes sortes de questions scientifiques. On pourrait demander ces choses à M. McLeish, sous-ministre des Mines, et vous pourriez faire venir un géologue ou un autre expert. Je ne fais qu'ébaucher le sujet. C'est ce qu'on m'a demandé de faire, afin de mettre le comité sur la piste. Il pourra vous donner les détails.

M. Spence:

Q. Le témoin prétend connaître peu de chose du sujet. Je me demande où il a puisé tous ces renseignements.—R. Dans l'ouvrage intitulé "Ressources houillères de l'univers", publié à la suite du Douzième Congrès géologique; dans les levés géologiques faites depuis 1866 jusqu'à aujourd'hui; dans les rapports miniers des diverses provinces que publient chaque année les différents gouvernements; dans les encyclopédies; dans des lectures générales; dans des questionnaires que j'ai adressés personnellement, il y a plusieurs années, alors que j'avais un bureau, à divers marchands de charbon; dans des visites personnelles que j'ai faites aux mines; dans des visites que j'ai faites aux établissements de marchands de charbon, pour examiner leurs livres; dans l'organisation que j'ai faite de compagnies houillères; dans la forclusion de compagnies houillères que l'on a été forcé de faire pour une raison ou une autre; et dans les renseignements généraux qu'un homme assez bien cultivé obtient, sans savoir comment, au cours de sa vie.

M. SPENCE: Je croyais que vous étiez employé à la division de la statistique lorsque j'ai entendu tous ces renseignements.

Le PRÉSIDENT: J'ai discuté ces choses avec M. O'Connor et je savais qu'il avait compilé une foule de données.

Le TÉMOIN: Ce pays m'a payé pendant plusieurs années pour un travail de ce genre, et vous ne pouvez consacrer plusieurs années à un travail sans apprendre comment faire mieux que votre voisin. Comment le faire est ce que vous devez apprendre, comme vous devez apprendre où trouver les renseignements. J'ai commencé par dire que je ne connaissais absolument rien du sujet, je vous transmets les données que d'autres ont compilées. M. Dowling et M. McLeish pourront vous donner davantage, mais tous ensemble, nous allons pouvoir donner au comité des faits que vous trouverez exacts.

[M. W. F. O'Connor.]

Maintenant, voici pour le Nouveau-Brunswick. Relativement au charbon de cette province, je dirai qu'il est d'une qualité un peu meilleure; c'est un charbon très dur. Les gisements sont très étroits, mais on peut vaincre cette difficulté, bien que probablement l'exploitation en serait impossible si les gisements ne se trouvaient pas à la surface, ce qui rend l'extraction peu dispendieuse. On l'extrait en enlevant le sol qui le recouvre, mais il vient un temps où ceci ne peut plus se faire.

Quelqu'un a demandé s'il y avait du charbon dans Ontario. Les géologues, d'après ce que j'ai trouvé, ne semblent pas croire qu'il se trouve rien dans Ontario que l'on puisse appeler charbon, sauf un gisement de lignite que l'on trouve sur le versant de la baie de St-James. Ce charbon de Sudbury, dont on a parlé il y a quelque temps, j'avoue que je n'en sais rien personnellement, n'existe pas d'après les géologues.

Le président:

Q. Vous avez mentionné une réserve de 25,000,000?—R. Oui, 25 millions de tonnes de lignite dans Ontario; il s'agit du gisement du versant de la baie de St-James. Les rapports que je cite disent que c'est un lignite d'aucune valeur économique actuelle; sa superficie est de moins de 10 milles carrés et contient probablement 25 millions de tonnes. Si on le mettait en briquettes, on pourrait le transporter. S'il y avait des industries dans les environs, on pourrait l'utiliser sur place, mais pour autres usages, il faudrait le mettre en briquettes.

Q. En a-t-on fait l'exploitation dans Ontario?—R. Pas du tout.

M. Spence:

Q. Il y a une compagnie d'Ontario qui possède un échantillon du charbon du district de Sudbury, et elle prétend posséder plusieurs millions de tonnes dans ce district, quoi qu'en disent les rapports des ingénieurs. On s'est adressé à moi et on m'a demandé de placer des fonds dans cette compagnie, mais j'ai refusé. Cependant, il y a du charbon dans le Nouvel Ontario, et je crois que nous aurions la solution du problème si nous pouvions l'extraire; je suis d'avis que nous négligeons trop cette question. J'ai vu un échantillon du charbon et c'est un beau charbon dur.

Le TÉMOIN: Dans le Manitoba, on peut dire que le lignite connu se trouve en quantité négligeable; il n'y a ni charbon bitumineux, ni anthracite. Dans la Saskatchewan, il y a de grandes quantités de lignite. Dans la Colombie-Britannique, il y a des quantités énormes de toutes les sortes de charbon. Le meilleur charbon du Canada est probablement le charbon de haute qualité de la Colombie-Britannique et de l'Alberta.

Le président:

Q. A-t-on commencé l'exploitation de ces houillères au Manitoba ou dans la Saskatchewan?—R. Oui, on a commencé dans cette dernière province.

Q. Dans quelle partie, savez-vous?

M. Warner:

Q. Est-ce que l'on peut employer ou expédier ce charbon sans le mettre en briquettes?—R. Non, monsieur. Maintenant, le président m'a dit que des gens de l'Ouest donneraient des détails sur les houillères de l'Ouest et sur leur rendement. Le témoin suivant, je crois parlera sur ce sujet. Etant de l'Est, je puis vous faire part de mes connaissances personnelles sur cette partie du pays en plus des détails que j'ai puisés dans les livres, et naturellement j'ai plus de détails sur l'Est que j'en ai sur l'Ouest; les détails que j'ai donnés sur l'Ouest sont plus condensés que les autres. Je vais maintenant soumettre un sommaire plus détaillé sur le charbon de l'Est, sur les réserves de Sydney, divisées en deux

groupes, et je vais en donner le classement. Je ne prendrai pas le temps de les lire, mais voici les groupes 1 et 2; gisement de Sydney comprend, d'après ce groupement, 73 milles carrés, avec une réserve probable de 2,639 millions de tonnes.

Le président:

Q. Est-ce que cela comprend toute la région du Cap-Breton?—R. Cela comprend tous les villages des environs, New-Campbellton, Sydney-Mines, Victoria et Lingan, Glace-Bay, Port-Morien. Cela comprend tout le district.

M. Hanson:

Q. C'est un charbon de haute qualité?—R. La plus grande partie.

Q. Il est aussi bon que tout autre du Canada?—R. Comme nous le disions hier, tout dépend de ce que vous voulez en faire. Il peut se trouver du charbon de meilleure qualité pour une fin quelconque. Pour les fins ordinaires, c'est-à-dire, la production de la chaleur, oui, mais si je voulais produire du coke ou chauffer une chaudière, il me faudrait me procurer tel ou tel charbon. Voilà pour le Cap-Breton. Le district de l'Est, c'est-à-dire, le district de la Nouvelle-Ecosse, est divisé en quatre sections; je viens de donner les détails sur la section du Cap-Breton ou section de Sydney; il y a ensuite les sections de Cumberland, de Pictou et d'Inverness. Je mets au procès-verbal un rapport détaillé sur les houillères de la Nouvelle-Ecosse, dans lequel on verra que la réserve actuelle, d'après le champ houiller du Cap-Breton, s'élève à un peu plus de deux billions de tonnes, et la réserve probable, à environ cinq millions de tonnes.

Q. Revenons pour un moment aux houillères d'Inverness.—R. Laissez-moi finir ceci. Le groupe 1 renferme cinq millions de tonnes; ceci comprend tout le charbon jusqu'à une profondeur de 4,000 pieds; le second groupe comprend le charbon qui se trouve à plus de 4,000 pieds; ceci, ajouté au charbon des groupes déjà mentionnés, donne deux billions six cent trente-neuf millions de tonnes de plus. La superficie, déjà donnée, est de 73 milles carrés.

Q. Que voulez-vous dire par 4,000 pieds, est-ce perpendiculairement?—R. Oui.

Q. Je voulais vous poser une question relativement au champ d'Inverness; est-il exploité sur une grande échelle?—R. C'est le suivant, j'y viens.

M. Warner:

Q. Comme renseignement, je demanderai si ce charbon, qui se trouve à 4,000 pieds et plus, est de meilleure qualité que celui qui se trouve plus près de la surface?—R. Neuf fois sur dix, le charbon devient meilleur à mesure que vous descendez.

Q. Il devient meilleur?—R. Oui, neuf fois sur dix. Maintenant, cela ne veut pas dire que tous les gisements s'améliorent à mesure que vous descendez; si vous prenez un gisement et commencez à creuser le charbon devrait être de meilleure qualité à mesure que vous descendez. Quant à savoir si une couche sous-jacente va donner un charbon de qualité supérieure ou inférieure, il n'y a aucune règle fixe; ce peut être l'un ou l'autre. Les géologues nomment le champ d'Inverness que le président a mentionné " Réserve du Cap-Breton nord ". Hier, nous avons eu le plaisir d'entendre un témoin de l'Ouest dire que les estimations des quantités de charbon qui se trouvent dans cette partie du pays sont trop faibles, et qu'il existe un champ de plusieurs centaines de millions de tonnes que l'on n'a pas indiqué, et ce témoin s'est dit prêt à en fournir la preuve ici. Je suis heureux de pouvoir dire aujourd'hui que je sais que la même chose existe relativement aux houillères de la côte nord de la Nouvelle-Ecosse, qu'il se trouve des centaines de millions de tonnes de charbon que les rapports des géologues, tout en mentionnant la possibilité de leur existence, n'ont pas estimés; je puis

[M. W. F. O'Connor.]

dire aussi que ce charbon est de très bonne qualité. Ce charbon se trouve dans le district d'Inverness, et on en connaît l'existence non seulement au moyen de sondages, mais parce qu'on y a commencé des travaux. Je soumets un état qui indique les houillères de la côte nord du Cap-Breton, l'épaisseur des gisements, la réserve connue et la réserve probable. Comme le charbon de ce champ est presque tout sous mer, les géologues qui ont étudié ces houillères, leurs travaux remontent, comme vous le savez aux années 1870 à 1880, se sont contentés d'en faire l'estimation d'après les affleurements et d'après les sondages sur les parties de l'île faciles d'accès. Depuis, les compagnies qui ont exploité ces houillères sous-marines ont pu déterminer avec plus de précision des faits que les géologues de 70 ou de 80 n'ont pu juger. Par exemple, nous allons prendre la mine Mabou, sur la côte d'Inverness. La mine Mabou, le champ houiller de Mabou est indiqué dans l'état que je soumets sur la côte nord du Cap-Breton comme contenant douze millions de tonnes métriques assurées, et trente-six millions de tonnes probables. Maintenant, en dessous des mots "trente-six millions de tonnes probables" se trouve le mot "estimation modérée". Ceci se trouve dans les vieux rapports. Vous pouvez presque vous imaginer voir le géologue essayant de calculer ce qu'il va dire. Sur la côte, le gisement descend à un angle de 75 degrés, ce qui laisse supposer un soulèvement produit par les convulsions terrestres, et le charbon descend probablement sous mer et se perd, et personne ne savait, et personne ne pouvait savoir ce qui s'y trouvait. En 1913, le rapport du docteur Dowling sur les réserves mondiales consacre moins de six lignes à ce champ houiller. Voici ce qu'on dit:

> "Le champ houiller de Mabou est sous-marin, bien que le charbon apparaisse à la surface à Coal-Mine et à Finlay. On connaît deux gisements de six à sept pieds d'épaisseur que l'on exploite sur un plan incliné. Les couches s'affaissent à l'est à un angle de 75 degrés ou plus, mais à 540 pieds de profondeur, la pente devient moins raide et est de 17 degrés."

C'est tout ce que le docteur Dowling a pu recueillir lorsque, en 1913, il prépara ce document pour la Commission des ressources de charbon. A cette époque, cependant, les travaux avaient été entrepris et s'avançaient jusqu'à 2,000 ou 3,000 pieds sous la mer à ces endroits et avaient atteint la pente de 17 degrés; on a depuis continué les travaux sous cette pente, et dans ces conditions, les ingénieurs miniers sont maintenant d'avis que le district de Mabou ne comprend non seulement "un million de tonnes", mais, comme ils disent, des "centaines de millions de tonnes". J'ai vu les calculs qu'a faits le plus célèbre de tous les ingénieurs miniers que la *British Empire Steel Corporation* ou l'ancienne *Dominion Coal Company* aient jamais amenés ici, sur le nombre de tonnes de charbon que le district de Mabou compte à moins d'un mille et demi de la côte, et il prétend que cette mine comprend 150 millions de tonnes de charbon minable à moins d'un mille ou d'un mille et demi de la côte, juste en face de la mine de Mabou. Le champ houiller de Mabou couvre une superficie de 16 ou 17 milles carrés. Sur cette propriété, bien que les rapports géologiques ne mentionnent que deux gisements de 7 et 6 pieds, soit un total de 13 pieds, de fait, les travaux de la compagnie démontrent qu'il existe 5 ou 6 gisements, j'oublie le nombre juste, d'une épaisseur totale de 42 pieds. Ce sont là des gisements dont l'existence est prouvée. On a découvert un autre gisement de 11 pieds sur la propriété, gisement non encore certifié, de sorte qu'on ignore ce qu'il contient, mais il a une épaisseur de 11 pieds. Notez ceci, cependant, il y a 42 pieds de charbon minable sur cette propriété. Il y a autre chose sur lequel je veux insister et qui est probable. La propriété Mabou sur laquelle ces gisements se trouvent pousse une pointe sur les propriétés avoisinantes des deux côtés, et

[M. W. F. O'Connor.]

touche Port-Hood, Margery et Sainte-Rose et il est raisonnable de croire que les gisements s'étendent assez loin sur ces propriétés, bien que la chose n'ai pas encore été prouvée. Il n'y a que quelques années que l'existence du charbon a été prouvée et si les gisements s'étendent plus loin, les champs houillers de la Nouvelle-Ecosse, au lieu de compter dix millions de tonnes de réserve probable pourraient facilement être estimés à vingt billions; on a calculé dix billions, mais il est certain qu'il existe une réserve beaucoup plus considérable sur la côte nord du Cap-Breton et dont on ignorait l'existence jusqu'à il y a quelques années. Je soumets les détails de ce que l'on a calculé; au bas se trouve la remarque suivante: "Les travaux d'exploitation indiquent que le champ d'Inverness couvre une étendue beaucoup plus grande". La remarque est de moi. Je puis dire que l'on a dépensé sur ces propriétés de la côte nord du Cap-Breton une forte somme d'argent.

Le président:

Q. Pourquoi n'a-t-on pas poussé les opérations avec plus d'énergie?—R. Je puis vous en donner la raison dans chaque cas, car j'ai assisté à la naissance et à l'enterrement de chacune des entreprises de ce district.

Q. Comment se fait-il que les gisements n'ont pas été exploités aussi bien que de l'autre côté?—R. Il y a trois raisons, jusqu'à récemment. D'abord, il n'y a pas eu de demande; ensuite, les capitaux n'ont pas été suffisants; et enfin, les moyens de transport ont manqué.

M. Hanson:

Q. Il n'y a pas de chemin de fer dans la région?—R. Oui, mais le chemin de fer est la propriété d'une compagnie, et il a été impossible d'obtenir pour la mine de Mabou et pour les autres mines des taux de transport qui auraient permis l'exportation du charbon.

Q. C'est au gouvernement provincial de s'occuper de la question.

Le PRÉSIDENT: Je crois que le gouvernement provincial a exproprié ce chemin de fer, si je ne me trompe.

M. HANSON: Les détenteurs d'obligations en étaient les propriétaires auparavant?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. Dickie:

Q. Tout ce charbon est bitumineux?—R. Oui, mais de classes différentes.

M. Arthurs:

Q. Vous avez entendu hier le rapport qu'a soumis M. Errington sur le vaste champ houiller de l'Ouest. Vous avez donné un résumé très concis et très clair de la situation dans l'Est. M. Errington, si je me rappelle bien, a dit que la superficie de charbon dur couvrait environ un carré de trente-cinq milles, ou, en d'autres termes, environ 1,000 milles carrés, avec gisements dont l'épaisseur va jusqu'à 18 pieds. D'après vous, si on ne tient compte que de ces deux champs houillers, avons-nous assez de charbon au Canada pour subvenir à nos besoins pendant un grand nombre d'années?—R. Sans l'ombre d'un doute. J'ai donné hier des chiffres qui le prouvent amplement. Les chiffres pour les Etats-Unis indiquent qu'il y a encore là une quantité énorme de charbon.

Q. Je sais que le fait existe, mais je veux qu'il paraisse au procès-verbal. Il y a un autre point à considérer. M. Errington, hier, a parlé de centaines de millions de tonnes; vous parlez de billions, dans le même champ houiller. Vous devez penser que son estimation est très modérée?—R. D'après ce qu'il a dit hier et d'après les champs qu'il a décrits, bien que les gisements soient très minces, ses chiffres sont de beaucoup trop bas. Je veux ajouter que lorsque j'ai

[M. W. F. O'Connor.]

mentionné tant de millions de tonnes, dans le district de Mabou, par exemple, dont l'étendue est de 16 milles, je parlais de la propriété qui compte sept ou huit gisements dont l'épaisseur est énorme.

Q. M. Errington a parlé de gisements de 18 pieds d'épaisseur?—R. Oui, monsieur; il est loin de la vérité, si ce champ est tel qu'il le prétend; il n'a pas prétendu que les chiffres étaient le résultat de sondages, et si j'avais été à sa place et qu'on m'eût demandé de donner une opinion, j'aurais donné des chiffres plus élevés que ceux qu'il a donnés.

M. Dickie:

Q. Monsieur O'Connor, on nous a dit déjà qu'un certain charbon extrait dans la Nouvelle-Ecosse ne pourrait s'emmagasiner en grandes quantités, parce qu'il contenait une telle proportion de soufre qu'il y avait danger de combustion instantanée.—R. On sait que des incendies ont été causés par un charbon fortement sulfuré, tout comme les chiffons huileux peuvent s'allumer, si les conditions s'y prêtent.

Q. Vous devez comprendre pourquoi je pose cette question, car il faudrait transporter ce charbon par eau en été et le déposer dans des cours à charbon.—R. Oui, le danger de combustion instantanée dans le charbon bitumineux dépend entièrement de la quantité de soufre que le charbon contient. Si le charbon fortement sulfuré est accumulé en grandes quantités, il y a toujours danger d'incendie.

Q. Ce charbon est souvent fortement sulfuré?—R. Non, pas très fortement. La chose se voit dans certains gisements, et dans certaines classes de charbon. Je soumets des livres d'analyses des charbons du Canada, et vous pouvez classer ces derniers d'après l'analyse des gaz qu'ils contiennent. Vous pouvez éviter d'acheter ce charbon, si vous n'en avez pas besoin, car en général le charbon de l'Est du Canada n'appartient pas à cette classe.

M. Arthurs:

Q. Est-ce que tous les charbons de la Nouvelle-Ecosse sont propres à la fabrication du coke?—R. Non.

Q. Quelle proportion l'est, environ?—R. Les deux tiers sont propres à la production du coke.

M. Spence:

Q. Est-ce que toutes les classes de charbon ne s'allument pas plus ou moins par combustion spontanée?—R. Tout dépend de la quantité de soufre que le charbon contient.

Q. J'ai vu brûler un amas considérable de charbon en Europe; l'amas était énorme et on a essayé de le sauver au moyen d'une grande machine avec laquelle on a tenté de le couper au centre. Un autre amas a brûlé entièrement. —R. La combustion spontanée avait peut-être été la cause de l'incendie. Le charbon est plein de gaz, on en fabrique du gaz d'éclairage. Si le gaz s'échappe du charbon et que quelqu'un jette une alumette enflammée, ce charbon va naturellement brûler; il brûle dans la mine quelquefois, mais pour ce qui est de la combustion spontanée, j'ai toujours cru que le soufre en était la cause. Il se peut que j'aie tort.

M. Dickie:

Q. Cela dépend en grande partie de l'ardoise et des matières fortement sulfurées?—R. Oui. Maintenant, si le comité ne désire pas conserver des cartes très détaillées des champs houillers d'Inverness, je ne les laisserai pas ici. Si le comité en a besoin, je vais les laisser.

[M. W. F. O'Connor.]

M. Arthurs:

Q. Il est bien difficile de les reproduire au procès-verbal.—R. Oui, mais ce sont des cartes très complètes du district. J'ai également, ici, un livre que je vais laisser au comité, un atlas des ressources houillères, avec carte indiquant la situation des gisements, et leur étendue. Vous n'avez pas demandé le nombre de milles?

M. GARLAND: Je ne crois pas. Ce doit être un autre membre du comité. J'admets avec le témoin que le renseignement n'est pas très important. Je puis l'obtenir au besoin.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: A-t-on d'autres questions à poser à M. O'Connor?

Le TÉMOIN: Je n'ai pas tout à fait fini. Je remets au comité l'atlas intitulé "Ressources mondiales en charbon" et aussi le second volume du même ouvrage. Le premier et le troisième volumes ne vous seraient d'aucune utilité. Le second volume contient des faits sur le Canada, les Etats-Unis et le Mexique, sur les houillères exploitées de Grande-Bretagne, du pays de Galles et d'Irlande; si vous avez besoin de certains détails et renseignements au cours de vos délibérations sur la différence entre le charbon du Canada et des Etats-Unis, ou des Etats-Unis et du pays de Galles, ou de l'Alberta et de la Nouvelle-Ecosse, je suis presque certain que vous les trouverez dans ce volume.

M. Garland:

Q. Je désire demander au témoin si on peut se procurer d'autres copies de ce volume pour les membres de la Chambre.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Je suppose que nous en aurons à la bibliothèque.

Le TÉMOIN: Il y en a d'autres copies à l'Imprimerie nationale.

M. WARNER: Si des membres du parlement désiraient voir ces copies et les demandaient personnellement, pourraient-ils les obtenir?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Je vais attirer l'attention du président sur ce sujet et nous verrons s'il peut les obtenir.

Le TÉMOIN: Je vais maintenant déposer le bulletin 22 du ministère des Mines, 1918, n° 479. Ce bulletin est divisé en plusieurs parties. La partie que je vous soumets est la partie 1, provinces maritimes. Il y a d'autres numéros pour les différentes autres provinces que je conseille au comité de se procurer.

Le président suppléant:

Q. Ce sont des documents ordinaires du gouvernement?—R. Oui, ce bulletin est l'analyse des combustibles canadiens.

M. Dickie:

Q. Allez-vous comparaître devant le comité du Sénat?—R. Pas que je sache. On peut se procurer ce bulletin au ministère des Mines. Je dépose aussi le "Rapport sommaire de 1918, partie F." Ce document contient un rapport assez complet sur les champs houillers de Chimney-Corner et de Sainte-Rose, sur la côte du Cap-Breton, champs que l'on juge maintenant plus vastes et plus considérables qu'on ne l'avait d'abord pensé. Ce document contient aussi une analyse. Je vous laisse de plus le "Rapport sommaire, 1919 F, Etudes sur le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse, ministère des Mines",—c'est une étude géologique, avec cartes, etc. Les témoins qui suivront en parleront.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Vous savez qu'il y a d'autres rapports sur les autres champs et nous en aurons besoin.

M. WARNER: Certainement.

Le TÉMOIN: Il y a un autre document dont vous aurez besoin; je me suis un peu écarté de mes remarques, mais j'ai à peu près terminé. En 1912, l'université McGill a conduit, à la demande du ministère des Mines, une enquête des

plus complètes sur l'emploi de tous les charbons canadiens de l'Est et de l'Ouest, pour la production du coke et le chauffage des chaudières, et les résultats furent publiés en sept volumes. F. W. Gray a ajouté, à cet ouvrage, un supplément qui traite surtout des charbons de l'Est du Canada. Ce document a paru comme publication du ministère des Mines, n° 83, 1912, en 7 volumes, avec supplément par F. W. Gray, un volume. Les hommes de science qui comparaîtront plus tard vont s'appuyer fortement sur cet ouvrage et si vous vous procurez ce dernier, ces témoins pourront répondre aux questions. Quelqu'un va demander quelles étaient les qualités du charbon Harlech pour la production du coke. Le témoin ignorera peut-être, mais s'il consulte l'essai qu'en a fait le gouvernement, il pourra vous satisfaire sur ce point. J'ai mentionné le supplément de M. Gray, au document n° 83. Si vous désirez avoir plus de détails sur les houillères du nord du Cap-Breton, vous en trouverez l'étendue dans les rapports géologiques. Vous pouvez consulter le rapport géologique de 1873-4; le rapport de Charles Robb, rapport géologique de 1881-4; le rapport sommaire de 1918, partie F, études géologiques, p. 8-F à 13-F; le rapport sommaire de 1919, partie F., p. 20F. à 22F.

Aujourd'hui nous consumons 26,000,000 de tonnes de charbon et nous en produisons 13,000,000 et le problème est de trouver les autres 13,000,000. Où allons-nous les trouver? C'est là la première question.

Le président suppléant:

Q. D'après vous, nous avons le charbon, et tout se résume à une question de transport?—R. Il n'y a aucun doute que nous avons le charbon. Le charbon est là, mais il faut l'extraire. J'ai répondu, à une question du président, que tout se résume à une question de transport. Et c'est le cas. Ensuite, vient la question des capitaux; car le gouvernement n'est pas pour y pourvoir et les fées ne vont pas se lever en masse pour régler la question pour nous. Si la chose doit se faire, c'est par des hommes d'énergie, par des hommes d'affaires qui devront savoir ce que l'entreprise va coûter. Ici, je dois dire que l'Alberta ne doit pas tourner les yeux vers la Nouvelle-Ecosse, et cette dernière tourner les siens vers l'Alberta, comme chien et chat, et dire l'une à l'autre: "Qui va agir?" La réponse est: "Ni l'une ni l'autre; si la chose doit se faire, les deux doivent se mettre à l'œuvre." L'avenir est si vaste, que le jour où nous aurons réussi à produire les 13,000,000 de tonnes qui nous manquent, les besoins nouveaux seront si grands que la question sera à résoudre de nouveau, et il est inutile de s'imaginer que nous allons dépendre des Etats-Unis entièrement pour ce qui est de notre approvisionnement de charbon pour bien des années. Nous pouvons nous mettre à l'œuvre et travailler fort.

Q. Revenons, maintenant, à la question des capitaux. L'exploitation des houillères diffère de l'exploitation d'une usine. Vous pouvez agrandir une usine et il vous en coûtera moins, parce que les frais fixes sont les mêmes. Mais si vous exploitez six mines au lieu de trois, il vous faut un nouveau gérant et un nouveau personnel dans chacune d'elles; vous ne pouvez creuser un puits dont le rendement doit être de 2,000 tonnes par jour et en extraire 10,000 tonnes par jour. Passé un certain chiffre, votre coût d'extraction n'est plus le même.

M .Garland:

Q. N'avez-vous pas oublié une chose, M. O'Connor? Si une mine est exploitée huit heures par jour, n'en coûterait-il pas moins de l'exploiter seize ou vingt-quatre heures par jour? —R. Certainement.

Q. Alors la production serait triplée?—R. Certainement, de fait, la plupart des houillères sont exploitées vingt-quatre heures par jour. C'est ce qu'il faut faire lorsque la chose est possible. On ne travaille pas huit heures par jour dans les mines. Ce n'est pas le point que je désire souligner. Voici la produc-

[M. W. F. O'Connor.]

tion maximum par puits est fixe, et elle est, en pratique, de 2,000 à 2,500 tonnes par jour Vous verrez que les houillères qui rendent le plus, et payent le plus, sont celles qui produisent cette quantité. Vous n'y gagnez pas en augmentant le rendement d'une mine.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: De fait, à cause de l'absence de marchés et de plusieurs autres causes, plusieurs de nos houillères ne sont exploitées que pendant une partie de l'année.

M. WARNER: Pendant une partie de l'année seulement.

Le TÉMOIN: Pourquoi faut-il qu'il en soit ainsi? Nous ne produisons que la moitié de notre approvisionnement.

M. Warner:

Q. Monsieur le président, je désire poser une question. Je ne suis pas sûr de vous avoir bien compris, M. O'Connor. Avez-vous dit que l'augmentation de notre population, et de l'emploi du charbon, absorberait tout le surplus de notre production?—R. Vous avez quelque chose à faire si vous voulez subvenir à tous les besoins, car nous sommes en retard.

Q. C'est ce que je désirais savoir, si vous prétendez que nos houillères sont incapables de se développer assez rapidement pour répondre à toutes les demandes.—R. C'est bien le cas.

Q. Vous ne comptez pas sur le charbon qui nous vient des Etats-Unis. Vous supposez que nous allons utiliser notre charbon seulement.—R. Il n'est pas raisonnable de supposer que nous allons faire cela. Il va nous falloir nous mettre à l'œuvre pendant quelques années. Nous ne pouvons le faire du soir au matin. Je prétends ceci; il vous faut commencer, commencer à rien, il vous faut ouvrir votre mine et pousser la production jusqu'à ce qu'elle atteigne 2,000 tonnes par jour; vous n'obtiendrez pas ce résultat avant deux ou trois ans.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Tout dépend de la situation de la mine.

M. WARNER: J'ignore comment cela s'explique...

Le TÉMOIN: Je parle des conditions de l'Est.

M. WARNER: Lorsque j'ai posé cette question au témoin, je pensais aux houillères de l'Ouest que l'on n'exploite pas pendant toute l'année, loin de là, et je pensais qu'avec des équipes nécessaires et en travaillant toute l'année, on augmenterait de beaucoup le rendement et j'ai été surpris d'entendre le témoin exprimer l'idée qu'il ne croyait pas que l'on puisse répondre à la demande.

Le PRÉSIDENT: Le témoin parle surtout des conditions de l'Est, où les travaux se font sous mer et sont plus difficiles que dans l'Ouest.

M. WARNER: Dans les mines de l'Ouest, je suis convaincu que l'on pourrait augmenter le rendement très rapidement, en demandant aux mineurs de travailler pendant toute l'année.

Le TÉMOIN: J'ai appuyé sur le fait que la mine la plus avantageuse et la plus recherchée était celle qui pouvait donner un rendement de 2,000 à 2,500 tonnes par jour. Avec les conditions actuelles dans l'Est, pour obtenir ces résultats, il faudrait un capital de $2,000,000 environ, sans compter l'acquisition de la mine. C'est-à-dire, que pour obtenir ce rendement, il vous faudrait en somme un capital de un million de dollars. C'est là un chiffre raisonnable pour le coût de l'exploitation.

Le docteur Chisholm:

Q. Vous parlez maintenant d'une manière générale?—R. J'ai dit que les mines les plus avantageuses, une seule mine, étaient celles qui produisaient de 2,000 à 2,500 tonnes par jour. Vous vous nuisez à vous-mêmes, si vous prenez de 3,000 à 4,000 tonnes dans un seul puits chaque jour. C'est là la quantité maximum et vous perdez si vous essayez de dépasser les 3,000. Comme propriétaire de mine, je suis sûr que c'est là votre expérience personnelle.

[M. W. F. O'Connor.]

M. Garland:

Q. Vous voulez parler de l'extraction souterraine? Dans l'Ouest, les conditions sont différentes.—R. Vous enlevez les matériaux de surface.

Q. Nous pouvons enlever les matériaux et ouvrir 7 ou 8 mines dans le même gisement.—R. Nous pouvons faire cela aussi. Si vous creusez vos puits assez éloignés les uns des autres pour ne pas vous nuire, vous pouvez faire cela dans la Nouvelle-Ecosse; mais si vous avez votre mine et l'organisation nécessaire pour un puits vertical ou incliné, et que vous tentez d'extraire plus de 2,000 à 2,500 tonnes par jour, immédiatement vous vous nuisez les uns les autres; mais si vous avez un autre puits à un mille, ou à un demi-mille, où même à un quart de mille, la chose devient possible.

Le docteur Chisholm:

Q. Vous voulez dire qu'il est impossible de transporter tout ce charbon par un seul puits incliné?—R. Oui.

Q. Vous avez parlé des champs houillers d'Inverness. Je regrette de n'avoir pas été présent à ce moment. Je crois que l'on vous a demandé pourquoi l'exploitation de ces champs a été retardée, et vous avez répondu, faute de moyens de transport.—R. J'ai dit qu'il y avait trois raisons, l'une que la demande était faible au moment où on a lancé l'entreprise et que l'extraction du charbon ne payait pas à cette époque, et l'autre, que les moyens de transport ne suffisaient pas. La troisième, que la compagnie qui a tenté l'entreprise n'avait pas assez de capitaux. Elle a manqué de capitaux dès les débuts.

Q. Vous connaissez très bien cette partie du pays?—R. Oui, très bien.

Q. Avez-vous une idée de la quantité de charbon qui se trouve sur la côte ouest du Cap-Breton.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Il a déjà donné les estimations.

Le TÉMOIN: J'ai dit au comité que les géologues ont certainement fixé un chiffre trop bas, mais qu'ils ont admis qu'il pouvait se trouver une quantité beaucoup plus grande de charbon, sans cependant pouvoir rien affirmer; des travaux subséquents de recherches ont démontré que leur erreur signifiait plusieurs centaines de millions. Sur la propriété Mabou, par exemple, au lieu de gisements assurés de 13 pieds d'épaisseur, on sait qu'il existe des gisements dont le total donne 52 pieds, sans compter une épaisseur probable de 11 pieds; ce qui donnerait 53 pieds sur cette propriété. Je n'ai pas donné les noms des ingénieurs miniers, mais vous les aurez, docteur, et ils ont calculé qu'il y avait des centaines de millions de tonnes de charbon à cet endroit. Je crois à la possibilité de l'existence de plusieurs autres gisements le long de la côte nord du Cap-Breton et de la côte ouest. Si tel est le cas, les réserves de charbon de la Nouvelle-Ecosse, au lieu de se chiffrer à dix billions, s'élèveraient facilement à vingt billions de tonnes.

Le docteur Chisholm:

Q. Quelqu'un a créé l'impression que la production de charbon de la Nouvelle-Ecosse était limitée et ne pouvait répondre aux besoins des marchés de Québec et de l'est d'Ontario. Le fait est que les champs houillers de la côte ouest du Cap-Breton n'ont pratiquement pas été touchés et s'étendent à au delà de 40 milles sous la mer, et que dans le moment actuel, il existe cinq puits dont un seul est exploité, et ce, avec indifférence. Je veux que ces remarques paraissent au procès-verbal parce qu'elles indiquent ce que l'on pourrait faire avec de meilleurs moyens de transport. Savez-vous quelque chose de la qualité du charbon qui provient de la côte ouest du Cap-Breton, question très importante?—R. J'ai placé l'analyse de ce charbon au procès-verbal et ai indiqué où on pouvait se procurer de nouvelles analyses. Je devrais ajouter, relativement à l'analyse, qu'il en

[M. W. F. O'Connor.]

existe d'autres plus récentes et non encore publiées, analyses conduites à l'usine d'essai des combustibles du gouvernement, que j'ai visitée il y a quelques jours; en passant, je dirai que si le comité demandait à M. Nichols de cette usine de venir ici vous auriez un témoin très intéressant et très bien renseigné sur les qualités du charbon.

Le docteur CHISHOLM: C'est vrai.

Le TÉMOIN: Maintenant, je termine. J'ai dit que nous avons besoin de 26,000,000 de tonnes de charbon et que nous n'en produisons que 13,000,000; et, au point de vue de l'Est, je crois que, pour produire cette quantité, il nous faut des capitaux à raison de $2,000,000 pour chaque 2,000 tonnes que nous voulons produire par jour. Supposons que la Nouvelle-Ecosse, par exemple, entreprendrait de répondre à la moitié de la demande, soit 6,500,000 tonnes, à 2,000 tonnes par jour, en comptant 280 jours ouvrables, nous aurions à peu près 600,000 par année. La Nouvelle-Ecosse devrait, pour produire cette quantité, ouvrir dix mines de $2,000,000, c'est-à-dire, il lui en coûterait $20,000,000, sans compter l'achat des champs houillers. En d'autres termes, les compagnies devraient d'abord acheter les mines, de sorte qu'il en coûterait environ $25,000,000. Ce qu'il en coûterait dans l'Ouest, je l'ignore.

M. Garland:

Q. Est-ce que cela couvrirait un assez vaste champ minier ou un nombre limité de mines?—R. Ceci couvrirait un champ de 40 à 50 milles, de 100 milles peut-être.

Q. Avec combien de puits en exploitation?—R. Cela dépend. Chacune des compagnies pourrait avoir dix mines ou une.

Q. Combien de puits pourraient être exploités avec ce capital?—R. Si on me demandait ce que je crois le plus avantageux, je dirais que dix puits de 2,000 tonnes chacun seraient ce qu'il y a de mieux, et non pas cinq de 4,000 ou vingt de 1,000.

Le docteur Chisholm:

Q. Nous sommes supposés dans le moment étudier la question de la production du charbon dans l'Est pour être expédié dans l'Ouest aussi loin que les conditions économiques le permettent. Voulez-vous dire au comité le nombre de mines qu'il serait possible d'exploiter sur la côte ouest du Cap-Breton?—R. Je crois avoir dit qu'il faut des années pour amener une mine à produire 2,000 tonnes par jour. Vous ne pouvez faire cela du soir au lendemain. Il faudrait de 2½ ans à 3 ans pour atteindre une production de 2,000 tonnes par jour. Maintenant, répondant à votre question, en tenant compte de ce fait, je suis d'opinion que le côté ouest de l'île diffère du côté est et pourrait fournir les dix puits dont j'ai parlé. J'en suis certain, mais il faudrait plusieurs années pour obtenir ces résultats. Sur l'autre côté de l'île, plusieurs mines sont en exploitation sur une plus vaste échelle, et si on ouvrait les anciennes mines abandonnées, et les exploitait à meilleur avantage, le côté sud de l'île pourrait plus rapidement répondre aux besoins, pendant que la côte nord se préparerait à porter le fardeau. Le gros du fardeau doit retomber sur le nord de l'île.

Q. Vous dites le nord?—R. C'est ce que les géologues disent, le district d'Inverness.

Le docteur CHISHOLM: Ce n'est pas juste. C'est l'Ouest. Je ne veux pas être trop régional, et je dis que l'Ouest n'est pas la même chose que Inverness. Maintenant, j'en suis à ma dernière question; vous n'en êtes pas fâché, j'en suis sûr. Voici ma dernière note: "Initiative du gouvernement". L'enquête nous conduit naturellement à nous poser une question que l'on s'est souvent demandée au cours de l'enquête: "Que peut faire le gouvernement, ou un gouvernement, pour aider à résoudre le problème, pour aider à combler le vide entre notre production

[M. W. F. O'Connor.]

et notre consommation?" Je dis d'abord que nos gouvernements, que les gouvernements du Dominion, ont fait beaucoup dans le passé. Je doute beaucoup qu'ils auraient pu faire plus qu'ils ont fait. Le travail de la division du service géologique a été d'une très grande importance, et vous savez que cette division a dépensé une somme considérable d'argent.

La réduction des taux de transport, naturellement, est la clef de toute la situation. Dans les circonstances actuelles, il n'appartient pas directement au gouvernement de s'occuper de cette question, l'administration des chemins de fer Nationaux ayant été confiée à une corporation. On ne peut rien faire sans une réduction des taux de transport, pour ce qui est du charbon des provinces Maritimes. Pendant une partie de l'année, les taux de transport par eau permettraient de faire venir ce charbon ici. Il faut absolument obtenir une réduction des taux de transport, si on veut amener ce charbon ici.

M. Garland:

Q. Vous avez mentionné les taux de transport par eau, et la question est certainement importante dans ce cas. Au risque de m'éloigner un peu de la portée générale des questions, je demanderai au témoin s'il ne serait pas facile de faire servir les navires de la marine marchande du gouvernement à ce trafic.—R. Je ne le crois pas. Je ne saurais dire au juste.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: (M. Arthurs): Ils n'ont pas l'outillage nécessaire pour le déchargement.

M. Garland:

Q. Vous ne savez pas?—R. Je n'ai pas de renseignements précis, mais je crois que ceux qui savent vous diront que la chose n'est pas possible.

M. LAPIERRE: Je dirai, monsieur le président, que les gens qui s'occupent de transport sur les lacs prétendent que les navires construits pour le commerce maritime ne peuvent servir sur les lacs à cause de leur fort tirant d'eau et de leur faible tonnage.

M. GARLAND: Je ne veux pas dire le transport sur les lacs, mais sur le Saint-Laurent.

M. WARNER: Les navires construits sur les lacs ne peuvent servir sur la haute mer.

M. LAPIERRE: Non, pas plus.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Je dirai que j'ai un peu d'expérience dans le transport du charbon, et le Pacifique-Canadien a prouvé qu'il est presque nécesssaire d'avoir un genre spécial de navires pour ce transport.

M. Chisholm:

Q. Après tout, ce qu'il faut pour le transport du charbon est un grand navire qui peut prendre la plus forte cargaison que puisse laisser passer nos cours d'eau. Maintenant, monsieur O'Connor, je désire vous poser une autre question. On vous a demandé: "Que peut faire le gouvernement?" Avec la quantité énorme de charbon que renferment les champs d'Inverness, disons, et l'absence de moyens de transport nécessaires, qu'est-ce que le gouvernement peut faire?—R. Pour fournir des moyens de transport?

Q. Pour permettre l'exploitation de ces champs houillers?—R. Vous tournez-là toute une page d'histoire ancienne et ouvrez une vieille plaie. Vous pensez au chemin de fer Inverness et Richmond en posant cette question; vous pensez aussi à McKenzie et Mann.

Q. Ils ne possèdent plus cette voie ferrée maintenant, et nous ne serons pas trop sévères pour ces gens.—R. La compagnie de chemin de fer Inverness et Richmond possédait une mine de charbon au loin sur la côte, à 40 milles du détroit.

[M. W. F. O'Connor.]

Q. A soixante milles.—R. Au nord de la côte, loin du détroit de Canso. Je crois qu'elle avait la mine avant d'avoir la voie ferrée, et elle a lancé les deux entreprises en même temps et construit un chemin de fer dont les gens de la région attendaient beaucoup. Le chemin de fer était supposé transporter le charbon de la mine et aussi celui de la compagnie Port-Hood, à vingt milles plus au sud, vers le détroit, et en général, on devait exploiter ces houillères sur une grande échelle.

Q. Et les houillères de Mabou étaient comprises dans le projet?—R. Oui; il y a de cela environ un quart de siècle. Je suis un ceux qui croient que McKenzie et Mann ont tué la poule aux œufs d'or. Ils avaient un chemin de fer et une mine de charbon. Comme exploiteurs de mines, il n'était pas dans leur intérêt, dans les circonstances de l'époque, pour ce qui était du charbon, de laisser les autres mines faire la concurrence et il n'était pas facile pour les autres de se procurer les wagons dont ils avaient besoin. Je ne dis pas que le chemin de fer n'a pas fait tout en son pouvoir, mais les autres n'ont certainement rien fait. Comme résultat, les compagnies de Port-Hood et de Mabou sont tombées dans l'oubli et la compagnie minière Inverness et Richmond les a remplacées; mais cette dernière compagnie ne pouvait, avec sa seule production d'une seule mine, suffire au succès du chemin de fer, et, conséquemment, les autres mines ont souffert, le chemin de fer a souffert, toute la côte d'une île riche et prospère a souffert, à cause d'une voie ferrée que l'on a mal exploitée pendant la moitié ou le quart du temps. Tant que cette mine et le chemin de fer seront entre les mains des mêmes propriétaires, personne n'aura le courage de placer des capitaux à Port-Hood et à Mabou, ou à tout autre endroit de ce district. Je savais ce à quoi vous pensiez lorsque vous avez posé ces questions, et je savais que vous aimiez à ce qu'un autre vint dévoiler les faits. Vous ne m'en avez jamais parlé, mais je crois que c'est là que vous vouliez en venir, et voilà. C'est ce qui semble avoir été la cause du mal, la tentation de réunir dans une même compagnie des intérêts miniers et une compagnie de chemin de fer, ou il semble que les intérêts miniers ont été trop tentés de ne pas pousser l'exploitation des mines sur ce côté de l'île, sauf l'exploitation de leur propre mine. Je ne sais pas si c'est là ce qui est arrivé, mais je dis qu'il semble que c'est là ce qu'on a fait.

Q. C'est là une déclaration très juste. J'ajouterai, à l'appui de ce que vous avez dit, que ces gens ont chargé à la compagnie de Port-Hood, 10c. de plus par tonne pour le transport de leur charbon, bien que la distance soit moins longue de 30 milles; il est évident que le but était de détruire la concurrence. On leur amenait des wagons vides lorsque cela faisait l'affaire de l'autre compagnie et on laissait les wagons pleins sur la voie jusqu'à ce que les gens de Port-Hood fussent dans l'impossibilité de remplir leurs contrats.—R. Si le but de vos questions est de découvrir ce que le gouvernement peut faire dans ce cas, si le gouvernement doit exproprier ces quelques 60 milles de voie ferrée—on a parlé hier de l'acquisition d'une voie de 80 milles dans l'Alberta. Celle-ci est de 60 milles; si le gouvernement fait l'acquisition de ces 60 milles de voie, et encourage la production du charbon, au lieu de la retarder, je ne puis penser à aucune autre voie dont l'acquisition serait plus profitable, et toute cette contrée en bénéficierait. Cette voie est bien placée, mais elle est encombrée de dettes, et la cour Suprême du Canada en est actuellement le séquestre.

M. Lapierre:

Q. Dans l'Ouest, le gouvernement aurait à construire ces 80 milles de voie? —R. Oui.

M. Knox:

Q. Pour aller à Hoppe-Mines?—R. Oui. Je vous dis ce que le gouvernement peut faire, et c'est là quelque chose qu'il peut faire dans l'Est. Je crois que la

[M. W. F. O'Connor.]

meilleure chose que le gouvernement puisse faire, s'il veut entreprendre de le faire maintenant, ou si quelqu'un ose l'entreprendre maintenant, est de s'assurer d'un marché. Je veux que vous compreniez bien ce que cela signifie. On produirait et transporterait 13,000,000 de tonnes de charbon de plus au Canada, le coût de production de ces 13,000,000 de tonnes de charbon serait payé en Canada, et serait dépensé au Canada, ce qui, à $10 la tonne, chiffre très modéré, signifierait une somme de $130,000,000 qui resterait au pays. Pensez un peu à ce que cela signifie en taux de chemins de fer ou de navires de transport, en salaires de mineurs, en achat d'aliments et de vêtements, et le reste, pensez un peu à ce que signifie une somme de $130,000,000 de plus en circulation et qui grossit à mesure qu'elle circule.

M. Lapierre:

Q. Ces calculs sont basés sur $10 la tonne?—R. Sur $10 seulement, prix très modéré.

M. Warner:

Q. Je dirai, monsieur le président, que c'est justement là ce que le comité veut faire, garder l'argent au Canada et le dépenser au Canada.—R. Maintenant, monsieur Warner, étudions tout. Bien que la chose soit des plus désirables, je crois, lorsque j'y pense froidement qu'il va être impossible de réussir, à moins que l'on ne prenne une mesure absolument rigoureuse et à laquelle bien des gens vont s'opposer. Je veux dire ceci. J'ai fait remarquer que dans l'Est, il faut un capital de $30,000,000 pour lancer l'entreprise. Si l'Est se chargeait de toute la production, il faudrait $60,000,000. Si l'Ouest se charge de la moitié, il faudra je ne sais combien de millions, et si l'Ouest se charge de tout, il faudra deux fois plus de millions. Où allons-nous trouver des gens — et rappelez-vous que le gouvernement n'est pas pour avancer les millions, et on ne peut s'attendre à ce qu'il le fasse, et il faut que quelqu'un s'en occupe. Où allez-vous trouver les gens qui vont risquer leurs millions dans cette entreprise, à moins que les profits ne soient assurés, aussi bien que leurs capitaux? Ils doivent être sûrs de deux choses, qu'ils ne perdront pas leurs capitaux et retireront probablement un profit. Maintenant, tant que les conditions que j'ai décrites existeront aux Etats-Unis, conditions qui leur permettent de produire à bon marché, à meilleur marché que nous, et tant qu'il s'y produira des périodes d'encombrement, tout comme il s'en produit de temps à autre dans l'Alberta, notre marché canadien sera envahi périodiquement de charbon que l'on vend à $1.50 et à $2 la tonne. Les exploitateurs de mines des Etats-Unis ne sont pas pour s'asseoir les bras croisés pendant que le Canada va entreprendre de se rendre indépendant pour ce qui est de son approvisionnement de charbon. Pendant que nos hommes de finances ou d'affaires songeront à s'emparer du marché canadien, pendant que nos gens s'organiseront, nos amis du sud de la frontière travailleront à retenir ce marché, qui leur vaut $130,000,000 ou plus, et qui nous vaudra ce montant si nous l'obtenons. Ils vont envahir ce marché et vont lutter contre les Canadiens, ce qui n'est que juste au point de vue affaires, pendant que nous organiserons la production. Que peut faire le gouvernement pour empêcher cela? Aussitôt que le mot va être lancé, vous allez entendre les protestations de ceux qui s'y opposent en principe. Je veux parler, naturellement, de fermer la frontière. Il vous faut faire cela, ou abandonner votre projet. Vous pouvez organiser une compagnie privée, et elle réussira ici et là à cause de ses ressources et de sa bonne administration, mais si vous voulez rendre le Canada indépendant pour ce qui est du combustible, vous ne pouvez le faire, à mon avis, tant que votre frontière sera ouverte, à moins que ce ne soit avec le consentement préalable des producteurs américains, car ils peuvent vous en empêcher aussi longtemps qu'ils le voudront.

M. Garland:

Q. Puis-je poser quelques questions au témoin en ce moment? Si nous adoptions les mesures sévères que vous suggérez et décrétions un embargo, est-ce qu'il n'y aurait pas danger que les Etats-Unis prennent des mesures réciproques contre le charbon de l'Alberta ou des Provinces maritimes qui prend le chemin des Etats-Unis?—R. Oui.

Q. Nous nous exposerions à perdre un marché très précieux?—R. Oui, mais le seul point que je veux établir est que vous devez étudier les faits réels; le premier point que vous avez à décider est ceci: " Oserons-nous essayer de nous rendre indépendants des Etats-Unis? " Réglez d'abord ce point, et décidez si oui ou non vous allez tenter l'entreprise.

M. KNOX: Les gros intérêts vont vous faire échouer s'ils le peuvent.

Le TÉMOIN: Si vous décidez de ne pas tenter l'entreprise, alors nous avons perdu notre temps.

M. Garland:

Q. Si on pouvait fixer les taux de transport, de façon à ne pas nuire aux chemins de fer, et transporter ce charbon de l'Est et de l'Ouest au centre du Canada, croyez-vous que la qualité du charbon américain pourrait faire concurrence à notre charbon? Voici la question que je désire poser: Est-ce que le témoin n'est pas d'avis que le simple fait que notre charbon est d'une qualité très supérieure ne nous assurera pas, avec un peu de propagande, le marché canadien et n'en chassera pas le charbon américain?—R. Monsieur Garland, vous demandez un taux spécial, vous demandez pratiquement que les taux soient réduits de moitié. Supposez que vous puissiez transporter le charbon ici à environ $6 la tonne, prenant pour acquis que l'on peut transporter le charbon, soit de l'Alberta ou de la Nouvelle-Ecosse, pendant une partie de l'année, et que les gens de Québec et d'Ontario achètent leur charbon au cours de cette période, il nous faudrait dites-vous un taux de $6. Savez-vous à quelle concurrence vous avez à faire face? Pendant une partie de l'année, les Etats-Unis peuvent apporter du charbon ici et le livrer à $2 ou $2.50 la tonne par chemin de fer, et à un taux encore moindre, si le transport est partie par chemin de fer et partie par eau. Vous avez une différence de $3.50 en faveur des Américains. Nous, dans la Nouvelle-Ecosse, pouvons le transporter à un taux beaucoup moins élevé, et nous n'avons jamais essayé d'obtenir le marché. Pourquoi? Parce que nous ne pouvons lutter contre les Etats-Unis par chemin de fer, et à certaines époques, nous ne pouvons non plus lutter par eau. Il y a plusieurs années, dans le but de protéger le charbon bitumineux, on avait placé un droit de douane de 53c. Il vaut aussi bien ne pas avoir de tarif du tout, car cela revient à rien. A l'époque où on a imposé ce droit, le charbon bitumineux valait $1 à l'ouverture de la mine, et la protection était de 50c. Aujourd'hui, le charbon coûte environ $4 aux exploiteurs de mines, et ce droit de 53c. a été ramené à 10 ou 12 p. 100 de protection. Cela ne signifie rien, nous n'avons pas de protection.

Q. Je crois que le témoin de l'Alberta qui a comparu hier et nous a parlé de la possibilité de la création d'un marché immense sur toute la côte des Etats-Unis aussi bien que sur la côte du Canada, avait confiance en l'avenir. Vous croyez que ce serait une perte sérieuse pour le pays si nous perdions ce marché? —R. Oui; c'est pourquoi je demande: " Sommes-nous prêts à adopter cette mesure? "

M. WARNER: Monsieur le président, je crois que notre témoin de l'Alberta a tous ces renseignements; il peut nous fournir toutes ces données.

Le TÉMOIN: Oui. La dernière suggestion que je veux faire, et elle est très importante, est d'étudier si oui ou non vous pouvez ou allez oser faire ce que vous vous proposez de faire, rendre le Canada financièrement indépendant, car pour

atteindre ce but, pour ce qui est du combustible du moins, il vous faut des capitaux dans l'Est et dans l'Ouest pour produire le charbon que le pays doit consumer. Vous imaginez-vous que dans l'Est ou dans l'Ouest, vous allez trouver des gens qui fourniront les capitaux nécessaires à la production d'un charbon qui, jusqu'à présent, n'a pu s'imposer par la force des circonstances et n'a pu lutter contre le charbon des Etats-Unis, alors que nous avons été inondés par ce dernier? Pensez-vous que les capitalistes vont avancer assez d'argent pour produire cette énorme quantité de charbon, lorsqu'ils sont à peu près certains que leur marché naturel va être inondé des produits américains? C'est là le point difficile. Maintenant, est-ce que les principes de certains d'entre nous sont assez forts pour lancer l'entreprise, je l'ignore. Mais c'est là la situation. Il nous faut un tarif de protection, sinon l'embargo absolu, pour un certain nombre d'années, ou un tarif ascendant pendant une certaine période d'années, afin de permettre au Canada de devenir indépendant. C'est là le problème à résoudre. Maintenant, on peut trouver du patriotisme en certaines gens, mais il peut se faire que ce patriotisme n'existe que lorsqu'ils ont froid, et à mesure que leur propre température s'élève, celle de leur patriotisme descend, et je suis un de ceux qui croient que c'est là ce qui va se produire, mais comme je l'ai dit, il y a un moment, et je le répète, je vous ai exposé le problème, je vous l'ai exposé au point de vue du financier à qui on demandera des capitaux, car aucun gouvernement, provincial ou fédéral, ne fournira l'argent nécessaire; ceci est hors de question. Le rajustement des taux de transport ne règlera pas la question, c'est un problème financier au fonds, et il vous faut convaincre les gens que leurs capitaux sont assurés et qu'ils vont retirer un profit; et pour en venir là, il faut les convaincre que le marché existe et ils vont vous demander comment il se fait que les exploiteurs de mines au Canada n'ont pu obtenir un marché et que vous leur promettez de leur fournir un marché stable; et si vous leur dites que vous vous proposez de faire transporter le charbon, de l'Alberta à $6 la tonne, ou de la Nouvelle-Ecosse à un taux encore moins élevé, ils vous diront: "Comment se fait-il que la Nouvelle-Ecoses a joui depuis longtemps d'un taux beaucoup moins élevé et cependant n'a pas réussi à s'emparer de ce marché."

Le PRÉSIDENT: C'est une autre classe de charbon.

M. STUTCHBURY: Puis-je dire que pour ce qui est de l'Alberta, ce n'est pas une question de capitaux; nous sommes actuellement en mesure de produire la moitié des 13,000,000 de tonnes qui nous manquent.

Le TÉMOIN: Vous voulez dire que vous êtes outillés pour produire cette quantité?

M. STUTCHBURY: Oui, nous avons actuellement l'installation et l'outillage pour produire 4,000,000 de tonnes par année avec le marché actuel, et peut-être 6,000,000.

Le TÉMOIN: Il vous faudrait de nouveaux capitaux?

M. STUTCHBURY: Je crois que toutes les mines sont en mesure de produire ce maximum.

Le TÉMOIN: Je suis heureux de l'apprendre.

M. STUTCHBURY: Toute la question est de trouver un marché.

Le TÉMOIN: Si vous pouvez obtenir un taux assez raisonnable, à votre point de vue, vous pourrez faire concurrence non seulement aux Etats-Unis, mais mêmes aux provinces de l'Est, votre production sera telle que vous pourrez faire concurrence aux provinces de l'Est?

M. STUTCHBURY: Je dirai franchement que nous ne tenons pas à faire concurrence au charbon des provinces de l'Est.

Le TÉMOIN: Je dirai que vous ne devriez pas être aussi particulier, vous devriez souhaiter la concurrence de l'Est aussi bien que celle de tout autre.

 [M. W. F. O'Connor.]

M. STUTCHBURY: Notre but est de rendre le pays indépendant pour ce qui est du combustible, que le charbon vienne de l'Ouest ou de l'Est. Ce point ne compte pas, car il y a un marché pour les deux.

Le TÉMOIN: Un vaste marché, oui.

M. STUTCHBURY: Un vaste marché, et de plus, dans l'Ouest, nous avons l'avantage additionnel du marché du versant ouest du Pacifique, dans l'Amérique du Sud, pour notre meilleur charbon.

Le TÉMOIN: Ceci conclut mon témoignage. Peut-être que quelqu'un désire poser une question.

Le président suppléant:

Q. J'aurais une question relative à votre charbon de l'Est. Savez-vous personnellement, que l'on expédie un certain charbon bitumineux de l'Est dans la ville d'Ottawa actuellement?—R. Je n'en sais rien.

Q. Vous ne savez pas s'il existe un taux spécial pour une certaine quantité de charbon de l'Est?—R. Non, je l'ignore.

Le témoin suivant appelé est M. Stutchbury, mais comme il a un engagement pour 12.15, il demande au comité de l'excuser jusqu'à la séance de l'après-midi. Le comité s'ajourne alors jusqu'à 3.30 p.m.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DU COMITÉ,
VENDREDI, 13 avril 1923.

Le comité spécial permanent pour enquêter sur les mines et les minéraux se réunit à 3.30 sous la présidence de M. Arthurs, président suppléant.

HOWARD STUTCHBURY, commissaire du commerce de la province de l'Alberta, Edmonton, est rappelé.

Le TÉMOIN: Monsieur le président, pourrais-je dire dès le commencement de mes remarques, que plus j'étudie la question, plus je suis convaincu qu'il n'existe pas de problème du combustible au Canada. Le problème est une question de transport et de distribution des vastes ressources que le pays possède en combustible, de leur point d'origine aux points de consomption.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Je crois qu'il vaut aussi bien admettre ce fait, du moins en ce qui concerne le comité. Nous admettons tous que le combustible est là. Il n'y a qu'un ou deux points secondaires. Je crois que vous pourriez dire au comité les différentes classes de charbon que vous avez. Je les connais assez bien, vous avez le charbon à chaudière et le bitumineux et deux classes de charbon pour fins domestiques, l'anthracite et le semi-bitumineux.

M. GARLAND: Me permettrez-vous de dire que le témoin a préparé une déclaration très soignée et très brève et dont nous devrions avoir la lecture?

Le PRÉSIDENT-SUPPLÉANT: Je vous demande pardon, je croyais que ce travail avait été lu hier, alors que j'étais absent. Certainement, lisez d'abord vos remarques.

Le TÉMOIN: Je désirais d'abord faire quelques remarques générales, monsieur le président, si vous me le permettez. Le Canada, nous admettons tous, possède assez de charbon de toutes sortes et pour toutes fins pour être immédiatement indépendant et pour se dispenser d'importer une seul livre de charbon.

M. SPENCE: Vous dites "immédiatement"?

Le TÉMOIN: Immédiatement.

M. SPENCE: C'est un mot fort.

Le TÉMOIN: Je crois que les faits en justifient l'emploi. Je n'avais pas l'intention de parler d'autres champs houillers que de ceux de l'Alberta, sauf pour dire que nous de l'Alberta serons heureux de faire tout en notre pouvoir pour aider à l'exploitation sur une plus grande échelle, des riches mines de charbon bitumineux du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse. L'Alberta occupe un rang élevé au point de vue de ses ressources en combustible, en "soleil caché", comme on dit là-bas. Nous avons, dans cette province, 14 p. 100 du charbon du monde dont l'existence est connue, 62 p. 100 du charbon de l'Empire, et 87 p. 100, du Canada; en qualité, nous avons toutes les classes depuis le meilleur des anthracites, jusqu'à la classe relativement inférieure appelée lignite. Mais notre position géographique est si éloignée du plus grand marché que nous ayons au Canada, la province d'Ontario, que le problème, comme je l'ai déjà dit, se trouve dans les moyens de transport et non dans la quantité de charbon dont nous avons besoin.

M. Warner:

Q. Ce n'est pas non plus une question de qualité, car nous avons toutes les classes.—R. Ce n'est pas une question de qualité non plus. C'est simplement une question de moyens de transport, monsieur Warner. Maintenant, le tonnage total nécessaire à toutes fins à l'Ouest des grands lacs, au Canada, est d'environ 12,000,000 de tonnes par année, et l'Alberta doit actuellement partager ce tonnage avec la Colombie-Britannique et la Saskatchewan et, jusqu'à un certain point encore, avec les produits étrangers. Je désire déclarer aussi, que l'on a déjà démontré que le charbon domestique de l'Alberta peut remplacer économiquement l'anthracite américain là où les taux de transport permettent la concurrence. Winnipeg et d'autres villes du Manitoba font maintenant presque exclusivement usage des produits de l'Alberta, après avoir pendant des années acheté tout leur charbon aux Etats-Unis.

M. CARROLL prend sa place au fauteuil présidentiel.

Le TÉMOIN: Les houillères de l'Alberta ont l'outillage pour produire environ 14,000,000 de tonnes, et un marché actuel pour moins de la moitié de ce chiffre. Comme résultat de ces conditions, nous avons le chômage et, par suite, l'instabilité de la main-d'œuvre; les gages sont trop élevés pour le travail exécuté; et malgré ces gages élevés, les mineurs souffrent parce que le total de leur salaire pour l'année ne suffit pas.

M. Spence:

Q. Leur emploi ne dure pas assez longtemps?—R. Non; dans les houillères de charbon domestique, mes amis de Drumheller confirmeront ceci, je crois, la période de production ne dure pas six mois. Maintenant, la fermeture d'une mine entraîne des frais considérables. Il y a d'abord diminution d'habileté chez les ouvriers. Nous savons tous que si nous abandonnons un travail pour trois semaines, il faut quelque temps pour nous remettre à l'œuvre. Puis, il y a les dépenses fixes, les taxes, les loyers, l'entretien des pompes et des autres usines, l'étayage, et toutes ces autres choses qui entrent dans les dépenses fixes, que la mine soit exploitée ou non. Ceci a amené un coût de production très élevé et le seul remède est un vaste marché.

M. Arthurs:

Q. Maintenant, donnez-nous le prix approximatif des divers charbons à la mine.—R. Oui, je puis vous donner des chiffres basés sur notre rapport du mois dernier. Ce prix varie avec les divers districts, mais vous voulez le prix approximatif?

 [M. H. Stutchbury.]

Q. Oui, approximatif. Nous avons déjà les prix de l'Est et nous aimerions à avoir les vôtres.—R. Pour notre charbon en mottes—je dois dire ici, monsieur le président, que nos gens de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba, où la livraison du charbon est facile, sont devenus très difficiles et il faut leur livrer leur charbon sur un plateau en argent, après avoir passé l'époussette à plumes et le reste.

Le PRÉSIDENT: Vous voulez dire Ontario, je crois.

M. SPENCE: Ils deviennent aussi difficiles dans l'Ouest, à mesure qu'ils prennent de l'expérience.

M. ARTHURS: Ils sont pires là-bas où la distribution est plus facile.

Le TÉMOIN: Le prix de ce charbon en mottes passé deux fois au crible, et après tout, comme l'anthracite, un charbon de luxe, varie de $6.35 à $5 et même à $4.50.

Le président:

Q. Ce sont les prix à la sortie de la mine?—R. Oui; à l'ouverture de la mine. C'est un combustible de luxe, ce que nous appelons le charbon en mottes passé deux fois au crible. Le charbon pris tel qu'il sort de la mine se vend de $3 à $5.

Q. Est-ce là du charbon bitumineux?—R. Non, je parle des charbons domestiques seulement.

M. Spence:

Q. Quel pourcentage de poussier se trouverait dans le tout-venant?—R. Tout dépend de la mine. Certaines houillères vont vous donner un bien plus fort pourcentage de poussier. Dans la houillère de Drumheller, ce pourcentage serait comparativement faible; dans d'autres houillères où le charbon est plus friable, ce pourcentage serait beaucoup plus élevé.

M. Warner:

Q. Est-ce que cela ne dépend pas de la manière dont le charbon est miné?—R. Un peu, oui, mais cela dépend plus des propriétés physiques du charbon. Le prix du "stove" varie de $4 à $2.25. Ce sont tous des charbons domestiques.

Le PRÉSIDENT: Je ne comprends pas ce que vous voulez dire par charbon domestique? Dans la Nouvelle-Ecosse, ce terme désigne un charbon mou.—R. Nous ne lui donnons pas ce nom là-bas. J'établirai la différence qui existe avec le charbon mou plus tard. Le prix du "nut" varie de $2.90 à $1.25.

Le président:

Q. Où trouvez-vous ce charbon?—R. Cela dépend des différentes houillères. Certaines mines produisent une grande proportion de "nut", et il vous faut établir un marché pour ce charbon.

M. Garland:

Q. Nous avons notre charbon pour rien. Nous sortons par notre porte de cour et le ramassons.—R. A ce propos, la question a été soulevée devant le comité du Sénat hier relativement à l'installation de chauffage en commun de Battleford-nord, et l'ingénieur en chef de cette installation a mentionné le fait qu'il achète du charbon menu à 40 c. la tonne et n'emploie rien autre chose.

M. SPENCE: Cela nous irait très bien.

Le TÉMOIN: Je ne recommande pas ce charbon à 40 c. avec les taux actuels de transport.

M. ARTHURS: Les taux de transport sont les mêmes pour toutes les classes de charbon.

M. SPENCE: Vous ne pourriez le faire charger dans les wagons pour 40 c.

[M. H. Stutchbury.]

Le TÉMOIN: Je crois que nos amis de Drumheller vous diront qu'à certaines époques, au cours de la saison des travaux, il faut payer pour faire enlever le charbon des mines, et s'ils peuvent obtenir 40 c. ou même 25 c., c'est un profit net.

M. WARNER: Il y a plus, ils n'ont pas à l'enlever.

M. Arthurs:

Q. Ce charbon menu serait-il bon pour la production du coke?—R. Non, tous ces charbons ne peuvent servir à cette fin, et puis les fours à fritte brûlerait ce charbon de pauvre qualité mais très volatile.

M. Warner:

Q. Ce serait une fournaise différente de celles que les gens ont ici?—R. Il ne s'agit pas d'une fournaise mais d'un four, monsieur Warner. Bien que la fournaise soit absolument la même, il y a une différence dans la disposition et le foyer est beaucoup plus grand.

Le président:

Q. Vous a-t-on écarté de vos remarques générales?—R. Cela revient au même, je crois, monsieur le président; je désire faire une autre déclaration d'abord et ensuite nous pouvons peut-être y gagner en procédant par questions et réponses au lieu de faire une déclaration générale. Je vous ai donné des détails généraux sur le charbon que nous avons.

Le PRÉSIDENT: Quelquefois, un témoin comparaît et il me semble que si nous le laissions faire, il présenterait ses remarques d'une manière plus satisfaisante que lorsque nous le questionnons.

Le TÉMOIN: Je désire certainement faire cet exposé, car il se rapporte à notre situation domestique actuelle. La production totale de charbon domestique sous-bitumineux en Alberta, en 1921, a été de 3,721,742 tonnes. Le nombre moyen des hommes employés dans les houillères a été de 5,601; le nombre moyen de jours de travail, de 200, et le nombre approximatif de tonnes par jour, de 18,688. La production en octobre 1922, notre mois maximum, a été de 630,000 tonnes, et la moyenne des employés a été de 8,537; ils ont travaillé 20.3 jours en moyenne et donné un rendement moyen de 31,450 tonnes. Si on prend les chiffres du mois d'octobre, l'exploitation continue des houillères de charbon domestique et de sous-bitumineux porterait la production 7,500,000 tonnes, et porterait le nombre de jours de travail de 200 à 240; sans les congés et les pertes de temps nécessaires, il serait possible d'atteindre 275 jours de travail et de porter le rendement, si on prend la même production, à 8,648,750 tonnes.

M. Warner:

Q. Ce sont les chiffres pour toutes les mines exploitées dans le moment?—R. Oui. Le champ houiller qui a produit le charbon d'une qualité que l'on pourrait expédier avec succès dans Ontario, c'est-à-dire, le charbon que nous avons à Lethbridge, Drumheller, Three Hills, Carbon, Wabamum, Pembina, Saunders et Yellow-Head, a produit, en 1922, 2,595,945 tonnes, soit une moyenne de 11,177 tonnes par jour, avec une moyenne de 3,729 hommes qui ont travaillé pendant une moyenne de 223 jours, soit une moyenne quotidienne, par homme, de trois tonnes. Pendant le mois d'octobre, de nouveau le mois maximum, ces champs ont produit 451,360 tonnes, avec 6,164 hommes et une moyenne de 22.75 jours de travail. Si on applique ces chiffres à une période de douze mois, nous aurions une production de 5,416,320 tonnes, supposant que le nombre d'hommes est le même. Au cours de 1921, je prends cette année parce que la moyenne est normale, nous avons expédié 3,070,217 tonnes d'anthracite dans Ontario et 1,311,712 dans Québec, soit un total de 4,381,929 tonnes.

[M. H. Stutchbury.]

Q. Pourriez-vous nous indiquer les endroits dans l'Ontario et le Québec où ce charbon a été expédié?—R. Je le crois. Ces renseignements sont tirés de publications du bureau fédéral de la statistique, que je peux déposer si vous le désirez. Je parle d'une façon plutôt générale, parce que les diverses localités de l'Ontario ne sont d'aucun intérêt particulier pour les gens de l'Alberta. En conséquence je n'ai pas fait ces calculs, j'ai cru que vous obtiendriez ces renseignements de votre division de la statistique.

M. Arthurs:

Q. Il est presque impossible de les obtenir, car la plus forte partie de l'anthracite nous vient par Port-Erié et il est distribué en chargement de wagons par tout l'Ontario. Vous parlez des importations américaines en Ontario?—R. Oui, je parle exclusivement du charbon américain. Si vous ajoutez cette quantité au rendement actuel des mines renfermant une qualité de charbon capable de remplacer l'anthracite américain dans Québec et Ontario, soit 2,595,945 tonnes, vous obtenez le total de 6,977,874 tonnes. Je m'en tiens à l'anthracite, comme vous voyez. Si cette quantité additionnelle était extraite des mines antérieurement mentionnées, il faudrait employer à cette fin 8,000 hommes pendant 275 jours, tandis qu'actuellement on emploie en moyenne 3,729 hommes pendant 223 jours. Par suite de l'exploitation saisonnière des mines de l'Alberta, un grand nombre de mineurs sont, soit sans emploi pendant la morte saison, ou occupés à d'autres travaux; je peux ajouter que le grand nombre sont sans emploi. L'exploitation ininterrompue des mines pendant douze mois tiendrait les mineurs occupés à leur travail régulier, et ainsi il faudrait les remplacer dans les autres industries par d'autres ouvriers. Il est fort possible que la production du charbon se trouve augmentée si les mineurs sont employés continuellement à leur travail régulier. L'extension des marchés tendrait en plus à faire disparaître l'instabilité présente de la main-d'œuvre, situation attribuable en grande partie à l'exploitation irrégulière des mines. Elle ferait aussi cesser les frais considérables occasionnés par le chômage des mines; car les loyers, les frais d'administration, les taxes, le maintien en fonctionnement des pompes et du système de ventilation, le boisement pour prévenir les effondrements, et les opérations de surface sont toutes des choses qui durent douze mois par année que la production du charbon se fasse ou non. Les habitants du Québec et de l'Ontario ont envoyé approximativement $52,000,000 aux Etats-Unis en 1921 pour de l'anthracite destiné à des fins domestiques. Cette somme est répartie comme suit: valeur du charbon à la mine, $38,780,071, plus le transport à raison de $3 la tonne sur les chemins de fer américains, — car nos taux sont excessivement bas, — soit environ $13,145,787, ce qui fait un total de $51,925,858.65.

M. Arthurs:

Q. Ceci n'est que pour de l'anthracite?—R. Je ne parle que de l'anthracite. Vous pouvez réaliser maintenant ce que cela veut dire, non seulement pour l'Alberta, mais pour tout le Canada. Nous avons des capitaux considérables engagés dans l'exploitation de nos mines; nous avons des installations capables de produire trois fois la quantité extraite actuellement, j'oserais dire sans crainte de me tromper; nous devons compter avec l'instabilité de la main-d'œuvre et les salaires élevés; nous devons faire face au malaise ouvrier et en plus le Canada perd $52,000,000 qui pourraient servir dans maintes transactions commerciales.

M. Arthurs:

Q. Permettez-moi une autre question pour éclaircir un point, avant que nous changions de sujet. Vous parlez de substituer entièrement le charbon do-

[M. H. Stutchbury.]

mestique à l'anthracite?—R. Me permettrez-vous de vous demander de retirer le mot substituer; je m'y oppose très fortement.

Q. Substituer votre charbon à l'anthracite américain sur nos marchés.—R. Si vous disiez, " remplacer ".

Q. Remplacer l'anthracite américain par votre charbon. Vous n'avez pas l'intention d'envahir le marché ontarien pour le charbon bitumineux?—R. Non, pas en ce moment.

Q. Ainsi, il n'y a pas le moindre conflit entre les intérêts de l'Alberta et ceux des mineurs du Cap-Breton.—R. Absolument aucun; je désirerais...

Q. C'est le point que je désire faire ressortir, c'est-à-dire que le mineur du Cap-Breton sert un marché tout à fait différent.—R. Oui, et je serais prêt à conclure une forme d'alliance offensive et défensive avec lui pour l'aider.

Q. Je crois qu'il est très important d'empêcher tout conflit entre ces intérêts. —R. Il ne peut pas y avoir de conflit d'intérêts entre nous.

Q. Seulement une autre question. Vous avez entendu le témoignage de M. Errington hier?—R. Oui.

Q. Avez-vous des connaissances sur cette région, l'avez-vous déjà visitée?—R. Oui, j'ai visité cette propriété il y a un an ou plus.

Q. Etes-vous prêt à confirmer ses déclarations?—R. Je crois qu'elles sont très modérées, si j'en juge par mes propres observations.

Q. Vous croyez qu'une région d'environ 1,000 milles carrés, chiffre mentionné par lui, renfermerait une beaucoup plus forte quantité de charbon?—R. Oui, il n'a parlé que de son propre charbon.

Q. Encore une autre question. Vous avez expédié un ou plusieurs wagons échantillons de l'Ouest?—R. Oui.

Q. Quel était le taux de transport?—R. Le taux de Saunders était de $13.40.

Le président:

Q. La tonne?—R. La tonne.

M. Arthurs:

Q. Pouvez-vous nous dire si ce taux se compare avantageusement aux taux ordinaires de transport, à ceux du blé, par exemple?—R. Ils sont quelque peu plus élevés.

Q. Le taux du charbon est plus élevé que celui du blé?—R. Oui.

Q. Est-ce que les compagnies de chemin de fer ont donné des raisons à ce sujet?—R. Non; comme question de fait nous n'avons pas discuté ce point avec les compagnies de chemin de fer; nous leur avons demandé d'établir un taux uniforme pour toutes les houillères de l'Alberta à un endroit central de l'Ontario.

Q. Vous êtes d'avis que les taux du charbon devraient être moins élevés que ceux du blé.—R. Evidemment, le coût de chargement lui-même le démontre.

M. Ross:

Q. Dans quelle sorte de wagon le charbon est-il transporté?—R. Nous l'expédions dans des wagons fermés.

Le président:

Q. Vous n'avez que deux wagons?—R. Oui; nous en avons expédié plusieurs à Toronto, et il y en a deux ici.

Q. Si le charbon était expédié en grandes quantités, 20 ou 30 wagons à la fois, est-ce que les taux seraient différents?—R. Oui, ils devraient l'être.

Q. Avez-vous une entente avec les compagnies de chemin de fer à ce sujet?—R. Nous n'avons fait valoir que trois raisons auprès des chemins de fer

[M. H. Stutchbury.]

Nationaux du Canada. Il y a actuellement et il y aura accumulation de milliers de wagons, qui resteront sans emploi, sur toutes les voies de garage de l'Alberta et de la Saskatchewan, d'ici à ce que le transport du grain commence. Il y a également quantité de locomotives qui ne font rien. Les compagnies de chemins de fer ont à faire face à la même situation que les propriétaires de mines de l'Alberta, leur transport est saisonnier. Nous avons donc cru qu'en tenant compte de ces trois facteurs: mines inexploitées, nos mines sont pratiquement fermées en ce moment, c'est-à-dire nos mines produisant le charbon servant à la consommation domestique; wagons sans emploi et prédisposition des habitants de l'Ontario à acheter, lorsqu'ils en ont l'occasion, au début de la saison. Je crois qu'ils seront heureux cette année de pouvoir acheter leur charbon à bonne heure, après l'expérience de l'an dernier.

M. Warner:

Q. A ce sujet, je désire demander à M. Stutchbury, s'il peut nous assurer sans crainte, sans hésitation, que les mines de l'Alberta sont en état de nous fournir immédiatement le charbon dont nous aurions besoin si nous ne recevions pas de charbon américain, ou de remplacer la quantité que nous recevons actuellement?—R. Tout à fait.

Q. Presque immédiatement?—R. Oui.

M. Arthurs:

Q. De l'anthracite?—R. Oui, il n'est question que d'anthracite.

M. Garland:

Q. Monsieur le président, je crois qu'on ne nous a pas dit à quel titre le témoin parlait ici. Je désire le lui demander, afin que nous puissions l'inscrire au procès-verbal.—R. Je suis commissaire du Commerce pour le gouvernement de l'Alberta.

Q. Vous êtes mêlé à l'industrie du charbon depuis assez longtemps?—R. Depuis un grand nombre d'années, avant de prendre cette position.

Q. Quel est le montant de capital additionnel requis, à votre avis, pour mettre les mines de l'Alberta en état de fournir, disons, la moitié des besoins des marchés de l'Est?—R. En anthracite?

Q. Oui.—R. Rien du tout.

Q. Pas de capital additionnel du tout?—R. Non.

M. Warner:

Q. J'ai cru comprendre que M. Stutchbury nous avait dit qu'ils étaient actuellement prêts à faire cela?—R. Nous avons l'outillage nécessaire, et le relevé que j'ai déposé le démontrera, je crois.

M. Garland:

Q. Quel est le coût moyen de la mise en exploitation d'une de ces unités? Le témoin ce matin nous a maintes fois parlé de 2,000 à 2,500 tonnes par jour comme d'un bon rendement par unité?—R. Il me serait assez difficile de me prononcer à ce sujet, parce que le rendement varie avec les différentes qualités de charbon. Il suffit d'enlever de six à dix pieds de terre à certains endroits pour mettre à nu des veines de charbon de cent pieds. Cela ne demande pas de déboursés de capitaux, il suffit de trouver la main-d'œuvre. Evidemment, ce n'est pas là le genre de charbon qui répondrait aux besoins de ce marché, mais il me serait très difficile de me prononcer d'une façon catégorique sur cette question à cause de la diversité des conditions rencontrées dans l'Alberta. M. McAulay, qui est un ingénieur minier, pourrait probablement vous donner plus de renseignements que moi sur ce sujet.

Q. Je demanderai donc au témoin de nous dire, en me basant sur le témoignage rendu ce matin, ce que le gouvernement devrait faire, à son avis, pour renseigner le peuple de l'est sur cette question du remplacement du charbon américain par le charbon canadien?—R. Je crois que la réponse à cette question se trouve dans notre propre expérience. Si vous me le permettez je vous raconterai ce que nous avons fait au Manitoba. En juin 1922, lorsqu'on me confia ma position actuelle, je me rendis à Winnipeg après avoir fait l'inspection de nos mines. C'est là que devait se livrer le combat. J'allai visiter un grand nombre de personnes que je connaissais, et je leur demandai si elles se servaient du charbon de l'Alberta. " Non, vous n'y pensez pas, nous n'avons pas l'intention de faire brûler notre maison. Si nous employons ce charbon nous ne pourrons pas toucher nos assurances. Il y aurait danger d'asphyxie pour notre famille ", et ainsi de suite. Lorsque je rendis publique ma présence à cet endroit on se mit à protester contre l'introduction du charbon de l'Alberta au Manitoba. Il y eut même des protestations de la part de la *Canadian Manufacturers Association*, qui a pour devise, "Achetez de la marchandise de provenance canadienne". Ces gens ne voulaient pas nous aider, parce qu'ils n'avaient aucune connaissance de la valeur du charbon albertain. Voici ce que nous avons fait pour faire disparaître ces préjugés, et ce que le gouvernement fédéral pourrait faire sur une plus vaste échelle que nous. Nous avons établi un laboratoire de démonstration à Winnipeg, dont nous avons confié la direction à un ingénieur en combustible très compétent, à un homme qui connaissait le charbon de l'Alberta et qui avait fait des expériences sur la combustion pendant plusieurs années. Nous avons mis ses services à la disposition des citoyens de Winnipeg, et nous avons ensuite commencé une campagne de publicité sur la valeur du charbon de l'Alberta. Quelques personnes se décidèrent à en faire l'essai. Cet ingénieur et moi sommes allés chez des particuliers et avons allumé quantités de feux dans les poêles de cuisine. J'essayai d'atteindre les femmes autant que possible, celles qui faisaient partie du *Ladies' Aid* et de ces sortes d'associations. Je savais qu'il en résulterait de la discussion. Je leur montrai comme ce charbon était facile à manutentionner, propre, aussi propre que l'anthracite. Puis nous avons distribué quantités d'imprimés à ce sujet. Cette campagne était très coûteuse, mais les résultats ont été superbes. Notre ingénieur donne maintenant de quatre à cinq conférence par semaine avec projections lumineuses. Il réunit un groupe d'ingénieurs ou de concierges, il s'enquiert de leurs difficultés, il prépare des verres peints et il leur donne une causerie illustrée sur la difficulté en question. Il fera la même chose pour les propriétaires de gros édifices, les ingénieurs des grosses usines, et nous avons l'intention de continuer cette campagne. Maintenant, monsieur le président, me permettrez-vous de répéter la conversation que j'ai eue avec M. O'Connor à la fin de la séance du comité? Les habitants de l'Est et les habitants de l'Ouest de même considèrent le B.T.U. comme un fétiche. La grande majorité du peuple ne sait pas en quoi consiste une calorie, mais s'imagine qu'un charbon qui contient 14,000 calories est supérieur à celui qui n'en contient que 10,000 ou 11,000; cela n'est pas nécessairement vrai. Chaque sorte de charbon, comme M. O'Connor l'a fait remarquer hier, a une fin particulière. Si vous achetez du charbon dans le but d'en extraire du gaz, alors l'analyse chimique aura une certaine importance, parce que vous le brûlerez dans une installation préparée de manière à retirer du charbon le produit désiré. D'un autre côté si vous achetez du charbon pour des fins de chauffage, vous l'achetez sur une base pratique plutôt que sur une base scientifique. Je désirerais avant de procéder davantage faire inscrire au procès-verbal la déclaration que j'ai faite concernant notre démonstration dans les édifices du gouvernement manitobain. Le gouvernement du Manitoba possède une installation de chauffage central merveilleuse. Les édifices du gouvernement, la rési-

[M. H. Stutchbury.]

dence du lieutenant-gouverneur, le Palais de Justice, la prison et le bureau d'enregistrement des titres sont tous chauffés par la même installation. Les plans en ont été préparés avec l'intention de brûler du poussier Youhighenny ou Pittsburg n° 8 d'un pouce et quart. Lors de mon arrivée à Winnipeg, je me rendis chez les marchands, chez les gros consommateurs, même chez les marchands américains. On me répondit que le gouvernement du Manitoba, un gouvernement sympathique à l'Alberta, ne manquerait pas d'employer ce charbon, s'il valait quelque chose. Je me trouvais en face d'un argument très difficile à détruire, je ne pouvais pas y répondre. Je demandai donc à l'honorable M. Norris, qui était alors premier ministre, la permission de me servir de son installation de chauffage et d'y faire des expériences sous la direction de ses propres ingénieurs. Il pourrait même faire venir d'autres ingénieurs, mais les expériences et les observations seraient faites et notées par ses hommes et contrôlées par les nôtres. Au bout de dix jours nous devions — me permettra-t-on de dire en passant que par suite de notre campagne de publicité, on attaquait le gouvernement parce qu'il n'achetait pas du charbon canadien — nous devions d'après entente avec le premier ministre, si nous n'avions pas réussi à trouver un charbon de l'Alberta aussi efficace que le charbon américain au même prix, lui écrire une lettre à cette fin, qui serait publiée. Dieu merci, je n'ai pas été obligé d'écrire cette lettre, mais voici où je veux en venir, nous avons commencé notre expérience avec le meilleur charbon à vapeur trouvé dans la province, un charbon contenant un grand nombre de calories, riche en tout ce qu'un bon charbon doit contenir, au dire des gens, et sans obtenir de bons résultats. Je vous admettrai que j'étais presque découragé après trois ou quatre jours d'essais, car nous n'obtenions pas de résultats, et je ne voulais pas écrire cette lettre.

M. O'CONNOR: Qu'est-ce qui faisait défaut?

Le TÉMOIN: Il n'était pas approprié.

M. O'CONNOR: Il contenait une trop forte proportion de cendre?

Le TÉMOIN: Non, il ne voulait tout simplement pas brûler dans ce genre particulier de fournaise. La fournaise, comme je vous l'ai fait remarquer avait été construite dans le but de consumer une sorte particulière de charbon. Le cinquième jour on commença à brûler du charbon sous-bitumineux, en le préparant de la même manière que le charbon américain, c'est-à-dire en poussier d'un pouce et quart, et les résultats ne se firent pas attendre. Avant les dix jours nous étions en mesure de montrer au gouvernement que nous avions trouvé un charbon un peu plus efficace, à deux points de vue, que le charbon américain. Nous obtenions un plus grand degré d'ébullition, et au point de vue économique un plus grand nombre de livres de vapeur. Je vous fais cette déclaration simplement dans le but de vous prouver que ces unités thermales sont quelquefois du fétichisme.

Me permettrez-vous de citer une lettre reçue il y a quelque temps, lettre dont il est question dans une lettre soumise à Sir Henry Thornton concernant les taux de transport? C'est une lettre reçue de Winnipeg en réponse à une lettre circulaire. J'ajouterai que tout en maintenant notre installation de démonstration à Winnipeg, nous continuons la campagne de publicité sous toutes ses formes; nous nous servons des Boards of Trade dans l'Alberta, et nous continuerons à faire valoir le charbon albertain à Winnipeg tant que nous n'aurons pas chassé le charbon américain de ce marché.

Le président:

Q. On donne la préférence à votre charbon aujourd'hui?—R. On préfère notre charbon maintenant, et cette lettre est la confirmation de ce que j'avance. Cette lettre m'a été adressée par M. C. N. Harris, de la Burton McLean Company, Winnipeg. Vous êtes libre de vous servir de son nom.

[M. H. Stutchbury.]

" J'étais un consommateur avéré de charbon dur américain"...

Me permettrez-vous d'ajouter que j'ai rencontré ce monsieur à Winnipeg en passant; il est né à Pittsburg.

> ...mais ce charbon dur mêlé d'ardoise au prix de $20 et plus la tonne me fit réfléchir. Je décidai de faire l'essai du charbon de l'Alberta, et j'eus alors la surprise de ma vie.
>
> " Ecoutez bien ceci: D'ordinaire j'achetais environ onze tonnes de charbon dur américain tous les ans. Après l'avoir brûlé dans ma fournaise, il m'en fallait sortir environ 15 tonnes de cendre et deux tonnes de charbon non consumé que j'aurais pu sasser si je l'avais désiré."

Cela peut paraître exagéré, mais ceux d'entre vous qui se sont servis du charbon américain cette année savent que la proportion de cendre est très élevée. Vous retirez autant ou plus de cendre que vous n'aviez mis de charbon. Du moins c'est l'expérience faite à Winnipeg.

" Un homme ne peut pas sasser de cendre et conserver sa dignité."

Le PRÉSIDENT: Cette personne devrait geler.

Le TÉMOIN: "Quelquefois la maison était chaude, et en d'autres temps nous n'étions pas aussi heureux. Le charbon dur est une chose très capricieuse, mais nous parvenions toujours à obtenir quantité de chaleur si nous attendions de cinq à six heures et avions un peu de veine. Maintenant je brûle de douze à quatorze tonnes de charbon Albertain par année. J'oserais dire que je n'ai que le tiers de la cendre que j'avais avec le charbon dur. Si la fournaise reçoit les soins voulus, nous obtenons quantité de chaleur, presque instantanément et lorsque nous la désirons, sans aucune difficulté. Je n'exagère pas en disant que je préfère le bon charbon Albertain à $20 la tonne à l'anthracite américain au même prix?

M. Spence:

Q. C'est un véritable propagandiste.—R. Il est né à Pittsburg, mais il brûle du charbon Albertain. Cette lettre n'a pas été sollicitée, et ce n'est qu'un échantillon des centaines de lettres que j'ai à mon bureau. Nous ne désirons recevoir ces lettres que des personnes qui se servent de notre charbon.

Un MEMBRE: Si le témoin désire obtenir une autre lettre d'une personne qui s'est servie de ces deux sortes de charbon, je lui en écrirai une semblable sous tous rapports à la précédente. Il y a beaucoup de préjugés contre l'emploi d'un charbon autre que celui auquel on est habitué. Il faudrait changer les poêles et les fournaises, du moins c'est ce qu'on prétend.

Q. Est-ce bien vrai?—R. Non, nos fournaises, nos poèles, toutes nos installations de chauffage sont fabriqués dans l'Est. Je me sers d'une fournaise de la maison Clare Brothers de Prescott. J'ai construit ma maison il y a dix-sept ans, et j'y ai alors installé cette fournaise. Le foyer est encore le même, et la fournaise n'a subi aucune réparation, si ce n'est que j'ai brisé accidentellement la poignée de la porte l'autre jour. C'est la seule chose que j'ai dû remplacer à ma fournaise au cours de ces dix-sept années.

M. O'Connor:

Q. Votre charbon de l'Alberta doit être plus propre que le charbon américain?—R. Oui.

Q. Le charbon bitumineux que nous recevons est certainement très malpropre. Il y a eu plus d'incendie récemment à Toronto qu'au cours de trois années ordinaires, et on attribue cela à l'emploi du charbon mou. Les peintres décorateurs sont tellement occupés qu'ils ne peuvent faire la moitié du travail

[M. H. Stutchbury.]

qu'on leur confie comme conséquence de l'emploi de ce charbon au cours de l'hiver. Je n'ai jamais vu un charbon mou qui était propre.

M. WARNER: Me permettrez-vous de faire une déclaration. Nous ne brûlons que du charbon mou dans plusieurs poêles, et vous pouvez enlever n'importe lequel des ronds, le tourner, et y frotter vos doigts sans les salir.

Le TÉMOIN: La proportion maximum de cendre contenue dans notre charbon domestique est d'environ 7. Un monsieur m'a rapporté aujourd'hui qu'il avait brûlé une demi-tonne de ce charbon, il avait recueilli les cendres avec soin et n'en avait trouvé moins que la moitié d'un seau.

M. Warner:

Q. Les cendres sont plus fines, et il y en a beaucoup moins?—R. Oui. Quant à la saleté, il y a sept ans un gros vent fit tomber quelques briques de ma cheminée, et il me fallut la faire nettoyer. Je le faisais lors pour la première fois, et je n'ai pas été obligé de le faire depuis.

M. Garland:

Q. Voulez-vous avoir la bonté de nous dire quelle est la différence entre votre charbon et le charbon bitumineux auquel ce monsieur fait allusion?—R. Ce sont des charbons à coke, riches en toutes sortes de produits qui produisent de la fumée. Nos charbons ne sont pas des charbons à coke. Nous avons dans l'Alberta du charbon semblable à celui que vous désignez ici sous le nom de charbon mou; on le trouve dans la passe du Nid de Corbeau, dans la zone houillère, à Brûlé et à Brazeau.

Q. Le charbon dont on a parlé hier?—R. Oui, ce sont des charbons qui se prêtent bien à la fabrication du coke, mais nous ne les employons pas à des fins domestiques. Nous éprouverions les mêmes difficultés en brûlant cette sorte de charbon albertain que vous avez rencontrées ici. Nous utilisons l'autre sorte de charbon pour nos besoins domestiques, parce qu'il est propre, facile à obtenir et moins dispendieux. Ce sont là les trois facteurs importants. Si nous découvrions du charbon mou, nous ferions des expériences spéciales sur la manière de l'employer, avant de chercher des marchés pour l'écouler.

J'ajouterai en ce qui concerne la question de l'utilisation des charbons mous, que le gouvernement, ou les marchands de charbon, n'ont pas fait leur devoir en ne renseignant pas le peuple sur la manière la plus efficace d'utiliser la sorte de charbon à votre disposition cette année.

Q. Vous avez mentionné il y a un instant l'existence d'un charbon bitumineux en plus du charbon sans fumée dans l'Alberta, d'un charbon semblable à celui qui est utilisé ici; comment allez-vous protéger le consommateur Ontarien contre l'expédition de ce charbon ici?—R. De deux manières; d'abord les propriétaires de ces mines n'espèrent pas et ne désirent pas envahir le marché du charbon domestique. Ils savent que nos charbons ne peuvent servir à toutes les fins, et il est certain que pour nous le charbon bitumineux n'est pas approprié au chauffage domestique. En plus, il y a cette autre raison que vous connaissez tous, c'est qu'en Alberta nous ne contrôlons pas nos propres ressources; nous ne pouvons pas légiférer à ce sujet sans la permission du Gouvernement fédéral. Je demande actuellement la remise en vigueur d'un règlement concernant l'expédition du charbon, adopté pendant la guerre en vertu de la Loi des Mesures de Guerre, et qui cessa d'exister avec l'abolition de celle-ci. Je crois que nous n'aurons pas de difficulté à gagner ce point. Ce règlement vise l'inspection et la classification des charbons canadiens Je pourrais peut-être vous citer l'Arrêté en Conseil, bien que je n'en aie pas le numéro.

Q. Permettez-moi une autre question. Les propriétaires de mines de l'Alberta sont-ils disposés à accepter la mise en vigueur d'une mesure de protection de ce genre?—R. Je n'oserais pas dire qu'ils le sont tous, monsieur Garland, mais

[M. H. Stutchbury.]

je peux dire que ceux qui regardent dans l'avenir le sont. Les propriétaires contre lesquels nous voulons protéger le consommateur et l'industrie houillère, sont ceux qui n'ont pas cette vision. Si tous étaient de cet avis, ce règlement ne serait pas nécessaire, car tous verraient à ce que le charbon soit préparé et livré de manière à ne pas mettre de mauvais charbon sur le marché. Mais malheureusement dans Alberta nous rencontrons presque autant de variétés de charbon qu'il y a de variétés dans les produits *Heinz*, et une grande quantité de ce charbon n'est pas propre à la consommation. C'est pour cette raison que nous voulons désigner les mines qui, à notre avis, peuvent produire un charbon pouvant remplacer l'anthracite américain. Il y a quantités d'autres mines tout à fait inappropriées à cette fin.

Q. Lorsque vous avez d'abord envahi le marché de Winnipeg, a-t-on essayé d'exploiter le consommateur de cette manière?—R. On essaie encore de la faire, et c'est pour cette raison que nous demandons l'adoption d'un règlement de ce genre. Nous avons passé une loi provinciale à cette fin, mais cette législation est ultra vires. Nous pouvons l'appliquer dans les limites de la province, mais dès que le charbon sort de la province il échappe à notre contrôle.

Q. C'est une exploitation de la part du marchand plutôt que de la part du propriétaire de mine?—R. De la part des deux. Il y a des marchands honnêtes, et il y en a qui ne le sont pas. J'ai visité des marchands de charbon de Winnipeg; l'an dernier je demandais à l'un d'eux s'il avait du charbon de l'Alberta, il me répondit dans l'affirmative, et me demanda ce que je voulais. Je lui demandai du charbon Drumheller; il me répondit "Voici du charbon Drumheller". J'y suis allé de nouveau le lendemain, et je demandai à un autre employé s'il avait du charbon Taber; il me répondit "Oui, voici une quantité d'excellent charbon Taber", et il me montra le tas que j'avais vu la veille. Je suppose qu'on aurait pu me vendre toutes les variétés connues de charbon albertain à même ce tas.

M. O'Connor:

Q. Nous avons un règlement au Canada concernant le sucre, et si celui-ci ne contient pas une certaine quantité de matière colorante on met un embargo sur ce sucre.—R. Oui.

Q. Ce règlement a d'abord pour but de protéger le consommateur contre l'emploi de certains composés délétères?—R. En substance, ce règlement a été adopté pour assurer l'existence des raffineries canadiennes. Supposons que les efforts tentés par l'Alberta pour conquérir le marché de charbon domestique de l'Est soient secondés par tout le Canada, par l'Est et l'Ouest. Quelle serait l'attitude des habitants de l'Alberta au sujet d'une mesure qui forcerait les canadiens, désirant brûler du charbon mou, à utiliser le charbon de ce genre produit au pays, c'est-à-dire un charbon bitumineux produisant de la fumée, semblable à la variété américaine. Ce charbon, à mon avis, causera plus d'ennuis qu'on ne l'imagine. Ces charbons devraient être exclus, et ainsi on ferait beaucoup pour conserver les marchés du Canada aux Canadiens.

Q. Il est question de charbons produisant de la fumée; supposons que vous en défendiez l'importation pour protéger la santé du public, pour empêcher notre atmosphère d'être polluée avec de la fumée de charbon étranger?—R. Comment désigneriez-vous les charbons qui produisent de la fumée?

Q. Je ne sais trop; vous voulez donner un nom à certains charbons?—R. Oui.

Q. C'est d'un de ces charbons dont il est question?—R. J'ai suggéré à l'honorable M. Drury l'autre jour de maintenir un Bureau du Combustible en permanence.

Le président:

Q. Canadien?—R. Canadien et provincial, les deux.

Q. Coopératifs?—R. Avant que le charbon entre dans l'Ontario, ce Bureau devrait désigner la variété qui serait d'après les renseignements obtenus du Gouvernement de l'Alberta ou de toute autre source de son choix, propre à la consommation. Je ne parle en ce moment que du charbon albertain.

M. O'Connor:

Q. Non pas en ce qui concerne le charbon importé?—R. Je ne vois pas de quels droits nous pourrions dire, ou même suggérer ce que l'Ontario devrait faire au sujet des autres charbons. Nous pourrions dire ou suggérer que dans la législation désirée, il devrait y avoir une clause obligeant toutes les mines de l'Alberta à prendre un nom distinct. Le propriétaire qui est fier de sa mine et de son exploitation verra à ce que son nom ne soit pas traîné dans la boue. Le public s'habituera à demander un charbon portant un nom particulier. Si on livre un autre charbon que celui désigné par un tel nom, ces personnes s'exposeront à l'amende ou même à l'emprisonnement. Il pourrait être bon de recommander que ce paragraphe des règlements comprennent non seulement le charbon produit au Canada mais aussi le charbon importé au pays. On pourrait biffer la partie suivante du paragraphe "inspecté au point d'expédition" et la remplacer par ce qui suit: "inspecté au port d'entrée" et étamper sur tous les documents relatifs à des expéditions de charbon, "si à son avis ledit charbon contient une quantité excessive de poussier ou d'autres impuretés". Il ne serait que raisonnable de suggérer que la portée de ce règlement s'étende au charbon importé aussi bien qu'au charbon produit au pays, et il me semble que ce comité devrait faire cette recommandation. Il est fort possible que cette recommandation soit mieux reçue si elle est faite par le comité que si elle l'était par le gouvernement de l'Alberta, qui est un marchand de charbon.

Le président:

Q. Je crois que c'est une bonne suggestion.—R. Je suis prêt à vous aider en tout temps à ce sujet.

M. Garland:

Q. Le témoin voudra-t-il dire au comité quelle est la quantité de soufre contenue dans ce charbon domestique de l'Alberta?—R. La proportion de soufre dans toutes les variétés de charbon albertain est négligeable. Elle est d'environ $\frac{1}{4}$ p. 100 dans certains de nos districts bitumineux, et il n'y en a pas de trace dans notre charbon domestique.

Q. A votre avis, quels seraient les effets de l'entreposage dans les caves des consommateurs d'Ottawa ou de Toronto sur cette sorte de charbon?—R. Vous pourriez le garder indéfiniment en entreposage.

Q. Vous savez qu'on a des préjugés contre ces charbons, parce qu'ils sont censés être friables?——R. Oui.

Q. Vous êtes d'avis qu'il ne se détériore pas lorsqu'il est mis dans les caves? —R. Pas du tout. Nous ne pourrions pas expédier de grandes quantités de charbon approprié aux besoins de l'Ontario dans des wagons ouverts; nous ne pourrions pas utiliser les gros wagons à charbon américain.

M. Warner:

Q. Il se garderait en bon état en entreposage jusqu'à ce qu'on soit prêt à l'utiliser?—R. Oui.

M. WARNER: J'en ai gardé deux ans, et à ma connaissance il brûlait tout aussi bien la deuxième année que la première.

Le TÉMOIN: J'ai l'habitude depuis nombre d'années, depuis que j'habite l'Alberta, de faire entrer ma provision de charbon dans ma cave en mars ou en avril. Ce n'est pas parce que je le paie moins cher ou que j'ai de la difficulté à

l'avoir lorsque je le désire, mais parce qu'il me semble que j'obtiens de meilleurs résultats avec du charbon entreposé depuis un certain temps.

M. Spence:

Q. Vous ne le laisseriez pas exposé à la pluie?—R. Non, il faut le garder sous un bon abri. Pourvu que vous le teniez à l'abri de la pluie et des rayons chauds du soleil, il ne se produira pas beaucoup de désintégration. Il résiste assez bien au manutentionnement.

Q. Avez-vous établi des centres d'expérimentation?—R. Où?

Q. Dans l'Ontario?—R. Pas encore. Le Bureau du Combustible a été prié par le Ministre de faire des expérience dans l'Edifice Administratif du Bureau du Combustible ici, et j'espère que ce Comité me fera le plaisir d'y venir la semaine prochaine.

Un MEMBRE: Mon intention était de faire venir les marchands ici, mais je crains qu'ils ne soient absolument opposés à ce projet.

Le TÉMOIN: Il faudrait faire quantités d'épreuves scientifiques. Voici ce que nous proposons de faire dans le laboratoire d'essai du combustible; nous y avons actuellement une petite chaudière à eau chaude, et nous y ferons des expériences au sujet des besoins des citoyens d'Ottawa.

M. Ross:

Q. Il s'agit tout simplement de convaincre les femmes de l'Ontario que ce charbon est propre?—R. C'est bien cela; elles sont aussi patriotes que les autres.

M. GARLAND: Très bien, faisons venir les femmes ici.

M. Ross: Je vous ai dit quelle était l'objection. Nous avons écouté les délégations de l'Alberta et de la Nouvelle-Ecosse. Nous ne demandons en Ontario que du charbon canadien propre, et le peuple le brûlera; les femmes y consentiront, mais il vous faut d'abord les persuader que ce charbon est propre.

Le TÉMOIN: Je crois qu'il y a environ 150 personnes à Ottawa qui ont actuellement une certaine quantité de charbon de l'Alberta dans leurs caves.

M. Ross:

Q. Est-ce comme conséquence de l'expérience faite par le *Journal*?—R. Oui par l'entremise de l'expérience du *Journal*, et du wagon mis à la disposition du Gouvernement. On en a envoyé un wagon ici afin qu'on puisse l'éprouver en votre présence, messieurs. On l'expérimente actuellement, en suivant les renseignements imprimés que nous avons fournis sur la manière de le brûler. On a envoyé un questionnaire, auquel on devra répondre à la fin de la semaine. Avant d'envahir ce marché nous voulons être certains de notre affaire, parce que la conquête de ce marché va nous coûter cher.

Q. Nous sommes au mois où il faut expédier ce charbon en Ontario?—R. Oui, mais cela va nous demander de gros déboursés.

Le PRÉSIDENT: Il faut que quelqu'un commence.

M. Ross:

Q. Il faut nécessairement que quelqu'un commence. Tout notre charbon si nous pouvions l'obtenir, serait importé en avril, mai et juin.—R. Le charbon nous sera expédié dès que le lac sera libre de glace. Plus nous l'achetons à bonne heure moins nous le payons cher. Je le paie de 15 à 20 c. moins cher la tonne en avril qu'en mai, et moins cher en mai qu'en juin.—Messieurs, il nous faut faire face à un taux de transport de $12.70 la tonne, et à moins qu'on nous accorde une diminution il est à peu près inutile pour nous de dépenser de l'argent sur cette question.

M. Ross: Oui, mais lorsque les gens seront convaincus que ce charbon est dur et propre, nous réglerons alors la question du transport.

[M. H. Stutchbury.]

Le TÉMOIN: Je suis très heureux de vous entendre dire cela.

M. GARLAND: Un témoin a prétendu qu'il serait très difficile d'envahir ce marché avec le charbon du pays, et il a même dit qu'il faudrait mettre un embargo sur le produit importé pour réussir. Croyez-vous que cela soit nécessaire?

Le TÉMOIN: Franchement, je n'aimerais pas que le Canada tentât de mettre un embargo sur le charbon américain.

Le président:

Q. Nous ne pourrions pas le faire maintenant?—R. Je ne veux pas dire que nous ne pourrions pas le faire, parce que je pense que nous ne serions pas en mesure de faire face à la situation.

M. ROSS: Vous n'avez pas besoin de mettre un embargo ou de faire quoi que ce soit, si votre charbon est aussi bon que vous le dites.

Le président:.

Q. Par qui les frais de vos démonstrations à Winnipeg ont-ils été soldés?—R. Par nous, le gouvernement de l'Alberta.

Q. Et vos propriétaires de mines?—R. Indirectement, oui, nous imposons une taxe sur le charbon. C'est une taxe de revenu.

Q. Avez-vous des suggestions à faire concernant les mesures que le gouvernement fédéral devrait prendre pour annoncer les ressources en charbon de l'Alberta et de la Nouvelle-Ecosse comme source d'approvisionnement pour le Canada?—R. Je crois que le gouvernement fédéral pourrait nous seconder en formant des experts capables d'enseigner au peuple les méthodes les plus efficaces pour brûler le charbon de l'Alberta, ou tout autre combustible canadien, car l'ignorance sur ces questions est déplorable.

M. Garland:

Q. On a suggéré de réunir tous les premiers ministres des provinces qui produisent du charbon avec les premiers ministres de l'Ontario et du Québec...

M. ARTHURS: Le premier ministre de l'Ontario est trop occupé en ce moment.

Le président:.

Q. Pouvez-vous nous donner un plan concret ou une idée définie de ce que le gouvernement fédéral devrait faire pour annoncer notre charbon?—R. Il n'y a qu'une manière d'instruire le peuple. Notre expérience à Winnipeg nous prouve qu'on n'y réussit qu'au moyen de démonstrations, comme le faisait remarquer le général Ross. Vous pouvez distribuer des brochures par millions, ce sont des auxilliaires précieux, mais le point important consiste à démontrer à la ménagère comme il est facile d'allumer le feu avec ce charbon et de le contrôler.

M. Arthurs:

Q. Plusieurs villes de l'Ontario ont manifesté le désir de faire venir un train de charbon de l'Alberta et de le distribuer à leurs citoyens. Serait-il possible d'envoyer un homme faire des démonstrations dans ces cas? Ce serait un moyen de faire connaître le charbon?—R. Je crois que la chose serait possible.

Q. Ce serait un des moyens les plus efficaces?—R. Nous formons nos ingénieurs miniers dans l'Alberta. Il serait peut-être d'intérêt de vous faire remarquer en passant qu'on a établi un bureau de recherches scientifiques et industrielles qui fait partie de l'université et est contrôlé conjointement par l'université et le gouvernement. On y fait des études fouillées sur la question du combustible, c'est-à-dire sur les meilleures méthodes de combustion, sur les diverses sortes de fournaises, sur la carbonisation, sur le briquetage des agglomérées, et

[M. H. Stutchbury.]

sur toutes les questions concernant le charbon. Les étudiants qui suivent les cours de génie minier, ont des cours spéciaux sur la combustion, afin de les lancer dans cette voie où bon nombre d'étudiants trouveront des positions très rémunératrices. Le directeur de notre installation de Winnipeg, en l'absence de M. Pratt, est un finissant de l'an dernier, qui accomplit un travail remarquable. Nous espérons former un assez grand nombre d'étudiants sur lesquels nous pourrons ainsi compter. On devrait en trouver des groupes dans les autres universités. Je crois qu'on pourrait leur demander d'inaugurer des cours spéciaux sur la combustion.

M. ARTHURS: Je crois que ce ne serait pas une bonne idée. On pourrait s'imaginer qu'il vous faudrait avoir un professeur à votre disposition pour brûler le charbon de l'Alberta.

M. Ross:

Q. Il y a des bourses universitaires accordées aux gradués qui désirent continuer leurs études scientifiques. Ces étudiants sont libres de choisir leur sujet. Pourquoi ne les déciderait-on pas à suivre cette voie? Ils ne sont pas simplement occupés à faire des recherches, mais ils sont payés pour faire ce travail.

Le TÉMOIN: Je n'entends pas démonstrations scientifiques.

M. ROSS: Il étudie cette question pour son propre compte et il bénéficie de ses recherches. Il est payé pour faire ce travail et est libre de choisir le sujet désiré.

Le TÉMOIN: Il n'est pas nécessaire d'avoir des connaissances techniques spéciales pour brûler le charbon de l'Alberta, mais il faut que les personnes habituées à l'anthracite reçoivent certaines explications avant d'employer notre charbon. Vous ne trouvez pas une aussi grande quantité de gaz volatile dans l'anthracite que dans les charbons de l'Alberta. Ces gaz constituent une partie de la valeur combustible du charbon. En conséquence, il faut brûler l'anthracite en lui donnant tout le tirage possible, même si les gaz volatiles ne sont pas consumés à cause de l'insuffisance de la chaleur. Pour brûler le charbon albertain vous fermez le tirage presque complètement, et vous laissez pénétrer l'air dans la fournaise au-dessus du feu. Ce sont les deux seules différences, mais elles sont essentielles. On a prétendu qu'il fallait brûler trois tonnes de charbon albertain à la place d'une tonne d'anthracite, mais notre expérience démontre qu'une tonne de notre charbon équivaut à presque une tonne d'anthracite.

M. Garland:

Q. C'est un fait reconnu, qu'une tonne de charbon albertain donnera presque autant de chaleur qu'une tonne d'anthracite?—R. Et ce charbon rend le chauffage beaucoup plus facile. Avec ce charbon il ne vous est pas nécessaire de prévoir quelle sera la température dans six ou sept heures. Si le froid vous arrive soudainement, vous pouvez avoir un bon feu dans dix minutes.

M. Garland:

Q. Je désirerais poser trois autres questions au témoin. Vous avez entendu M. Errington nous parler de la valeur incalculable des immenses dépôts de charbon à vapeur et de charbon dur découverts dans la région de Smoky-River, ou région Hoppe. A votre avis, est-il resté dans les bornes du vraisemblable, lorsqu'il a dit qu'au moyen de ces gisements on développerait un marché considérable sur le Pacifique, et qu'ils constitueraient une grande source de revenus pour le pays?—R. Il n'y a pas de doute à ce sujet.

Q. Et ce serait une bonne chose de construire une ligne de chemin de fer de 80 milles dans le but de développer cette région?—R. Je crois que cette ligne

sera des plus profitables. Toute ligne de chemin de fer alimentée par un aussi fort tonnage serait profitable.

Q. Partout où on a ouvert des districts houillers en y construisant des chemins de fer, le trafic y a amené la prospérité?—R. Certainement.

Le président:

Q. Nous avez-vous dit que l'outillage des mines de votre province serait capable de tripler le rendement actuel?—R. Oui.

Q. Sans qu'il soit nécessaire d'y engager d'autres capitaux?—R. Oui, sans autres déboursés de capitaux.

Q. Et d'après ce que je comprends, vous êtes d'avis que les taux de transport sont l'obstacle qui vous empêche de vendre votre charbon en Ontario, à part la question de la publicité?—R. Oui, il y a trois difficultés essentielles à surmonter. Ce ne sont peut-être pas trois difficultés essentielles, mais plutôt trois questions à résoudre. Il y a d'abord la question du transport, puis celle de la distribution, et en dernier lieu celle de la propagande. Je crois que ce sont les trois seules difficultés qui empêchent le Canada d'être absolument libre et indépendant en matière de charbon.

Q. Combien votre installation de démonstration à Winnipeg vous coûte-t-elle par année?—R. Environ $10,000, pas plus.

Q. Je crois vous avoir entendu dire qu'il serait nécessaire de faire des démonstrations semblables dans les provinces centrales?—R. Oui.

Q. Combien faudrait-il débourser d'abord pour établir une installation de ce genre?—R. Très peu, pour cette raison...

Q. Supposons que vous en établissiez une à Toronto?—R. Nous en avons une à Toronto qui commencera ses expériences aujourd'hui. Avec la gracieuse permission de la ville nous nous servirons de l'ancienne station de pompiers de la rue Bay. Nous y avons installé deux ou trois fournaises, poêles de chauffage et poêles de cuisine, et nous y ferons des démonstrations publiques qui dureront un mois ou six semaines, peut-être plus longtemps. Si nous obtenons une diminution des taux de transport, ces démonstrations seront permanentes.

M. Spence:

Q. Vous n'aurez aucune difficulté à trouver quantité de locaux pour faire ces démonstrations. C'est le bon temps de lancer ce commerce, à cause de la rareté du charbon l'hiver dernier. Le consommateur est tellement découragé qu'il achètera pratiquement n'importe quelle sorte de charbon, pourvu qu'on le lui mette dans sa cave. Mais tout d'abord il faut essayer d'obtenir une diminution des taux de transport. Si j'étais marchand, j'hésiterais à acheter 50 wagons de ce charbon aujourd'hui, de crainte que d'ici à six mois les taux soient réduits et les autres marchands en mesure de le vendre à un prix inférieur à celui qu'il me faudrait le payer actuellement. J'ai déjà fait une expérience de ce genre. J'expédiai des pommes de terre à Winnipeg, et peu de temps après il y eut une diminution de 12c. dans les taux de transport. Mes concurrents en profitèrent pour en expédier aussitôt sur le même marché et vous imaginez quelles en furent les conséquences.

Le TÉMOIN: Il ne serait pas juste de notre part d'essayer de vendre du charbon avant que la question des taux soit réglée.

Le PRÉSIDENT: Nous aurons des directeurs de chemins de fer ici mardi prochain.

M. Warner:

Q. Je désirerais poser une question. Vous nous avez dit que vous espériez obtenir une diminution de taux parce que les mines et le matériel roulant des chemins de fer chôment en même temps, et que les habitants de l'Est ont

[M. H. Stutchbury.]

l'habitude d'acheter leur charbon à cette époque de l'année, alors que vous seriez en mesure de leur en expédier?—R. C'est bien cela.

Q. Votre espoir d'obtenir une diminution de taux repose sur ces faits?—R. Oui, et j'ajouterai qu'au cours d'une conférence tenue mardi soir avec le premier ministre Drury, plusieurs messieurs de l'Ouest et moi-même, sir Henry Thornton qui fit lui-même ressortir ces points. Comme question de fait il plaida notre cause. Il fit remarquer qu'il avait quantité de matériel roulant inactif, ne rapportant rien, et qu'il serait prêt à nous accorder presque tout ce que nous demandions, si nous pouvions lui démontrer que ce charbon était un bon combustible et répondait aux besoins de ce marché, et pourvu qu'il obtînt le consentement du Pacifique-Canadien, car il préférait obtenir ce consentement.

M. Garland:

Q. Cette diminution serait en vigueur pour les mois d'avril, mai et juin. Les chemins de fer pourraient nous apporter plus de charbon qu'en auraient besoin ceux qui seraient en mesure d'en acheter maintenant.—R. C'est exactement le genre de marché dont nous avons besoin pour ces mois.

M. Lapierre:

Q. Au cas où votre démonstration à Toronto serait heureuse et les taux de transport baissés de manière à vous permettre d'expédier votre charbon en Ontario, est-ce que vos mines seraient en état de nous fournir du charbon pour l'année courante?—R. Nous pourrions les mettre en exploitation immédiatement. J'ajouterai que après m'être entendu avec le ministre des Mines, l'épreuve faite au laboratoire du combustible sous la direction du Bureau du Combustible ne sera pas limitée à la seule chaudière qui s'y trouve. J'ai demandé qu'on y installe un poêle de cuisine et une fournaise à air chaud. Dès que cette installation sera terminée, un certain nombre d'automobiles seront mis à la disposition des membres de ce comité et des autres députés de la Chambre, et une date sera fixée afin que vous puissiez tous vous y rendre. L'espace n'est pas très considérable, et il faudra y aller par groupes. Nous ne faisons pas les expériences nous-mêmes, je préfère les faire faire par le gouvernement fédéral. J'ai simplement demandé qu'on observe avec soin le temps que le charbon met à s'enflammer, l'absence de suie ou de fumée, et sa durée. Après tout, c'est ce qui importe le plus pour le peuple—nous savons ce que ce charbon est capable de faire dans l'Ouest. Qu'on prépare un feu le soir afin de savoir s'il peut se conserver jusqu'au matin sans qu'on soit obligé de se lever au milieu de la nuit pour y ajouter. Ce sont trois points qui intéresseront plus le peuple d'Ontario et ce comité que l'épreuve scientifique du charbon.

Le président:

Q. Auriez-vous la bonté de suspendre votre témoignage pour quelque temps, nous vous rappellerons probablement plus tard. Il y a deux ou trois messieurs qui doivent partir ce soir et désirent rendre témoignage avant leur départ?—R. Certainement.

M. Warner:

Q. Permettez-moi une question avant que vous partiez. Voudriez-vous demander qu'au cours de l'épreuve on note les effets de ce charbon sur les fournaises, si cette épreuve dure assez longtemps pour que la combustion du charbon mou cause des dommages aux fournaises. Bon nombre de gens craignent cela—ils ont peur que ce charbon brûle leur fournaise.

M. Spence:

Q. Je croyais qu'on avait attribué cet effet au coke.

 [M. H. Stutchbury.]

M. M. WARNER: Non, au charbon mou.

Le TÉMOIN: Nous pouvons remédier à cela facilement.

M. Warner:

Q. Je peux répondre à cette question, car je brûle ce charbon dans la même fournaise depuis 1912, et je n'ai pas été obligé d'y faire pour un sou de réparations; je l'ai même chauffée très fort.—R. Ces choses sont tellement évidentes pour nous que nous n'en voyons pas la nécessité, mais je constate qu'il peut être bon de le démontrer aux gens de l'Ontario. Nous serons heureux d'entreprendre toute démonstration pratique que vous voudrez bien nous suggérer à cette fin.

M. O'CONNOR: La meilleure épreuve consisterait à donner tout le tirage possible à la fournaise et à la laisser chauffer ainsi.

Le TÉMOIN: Nous pourrions faire cela.

Le PRÉSIDENT: Ce témoin est très important et comme il sera en ville quelques jours encore, nous lui demanderons de revenir.

Le TÉMOIN: Avant de m'arrêter, je demanderais à ces messieurs de préparer des questions qu'ils pourront me poser lorsque je reviendrai. Je serai heureux d'y répondre, car c'est la meilleure manière de procéder, je crois.

DONALD A. MACAULAY, ingénieur-minier des mines Drumheller, est appelé et assermenté.

Le président:

Q. Depuis combien de temps êtes-vous employé aux mines Drumheller?—R. Huit ans.

Q. Avez-vous une connaissance générale des dépôts de charbon de l'Alberta et des travaux qu'on y a faits?—R. Oui, je suis dans l'Alberta depuis quatorze ans.

Q. Et avant cela étiez-vous employé à un travail semblable dans les régions houillères de la Nouvelle-Ecosse?—R. Oui.

M. Garland:

Q. Je désirerais poser des questions au témoin. Son témoignage sera, évidemment, une corroboration des témoignages antérieurs. Vous connaissez très bien le district Drumheller?—R. Oui.

Q. C'est dans cette région que vous êtes employé?—R. Oui.

Q. Ce charbon vient des mines Drumheller. Etes-vous d'avis qu'il donnerait entière satisfaction aux consommateurs de l'Ontario?—R. Je n'ai aucun doute à ce sujet.

Q. Cet échantillon ne donne pas une bonne idée de la grosseur de votre charbon?—R. Il y en a du beaucoup plus gros. Nous préparons notre charbon en morceaux de dimensions différentes.

Q. Y a-t-il de la différence entre le charbon bitumineux de l'Est et votre charbon Drumheller?—R. Une très grande différence. J'ai eu beaucoup de difficulté, particulièrement au cours de ce voyage dans l'Ontario, à faire comprendre la différence réelle qu'il y a entre ces charbons. On ne semble connaître que deux espèces de charbon, c'est-à-dire le bitumineux exporté des Etats-Unis et l'anthracite. Je vous admettrai franchement que j'ignorais l'existence d'un tel charbon avant d'aller en Alberta, bien que j'aie été employé dans les mines de charbon toute ma vie. J'ai fait usage du charbon de la Nouvelle-Ecosse, j'ai brûlé de l'anthracite aux Etats-Unis au cours d'un séjour de deux ans en ce pays, et j'ai employé du charbon bitumineux en Alberta avant de me rendre dans ce district de charbon sous-bitumineux. J'ai été surpris de trouver un tel char-

bon au Canada, capable de répondre si bien aux besoins domestiques. C'est un charbon qui émet très peu de fumée, ne contient pas de cendre et peut durer toute une nuit. Il donnera un feu vif dans le poêle de cuisine, et sert tout aussi bien pour la fournaise.

M. Spence:

Q. Brûlera-t-il dans une fournaise qui s'alimente automatiquement? On peut brûler du charbon mou dans ces fournaises, ce charbon descend très bien.—R. Le charbon de la dimension d'une noix brûlera tout aussi bien dans ces fournaises que l'anthracite. Vous me permettrez de vous dire à quel titre je me trouve dans cette partie du pays. J'y suis venu sur l'invitation du premier ministre Drury, dans le but de rencontrer Sir Henry Thornton au sujet des taux de transport. Nous constations que la situation dans Ontario était semblable à celle du Manitoba il y a quelques années. Le peuple discutait au sujet de son approvisionnement de combustible, et nous avons cru que c'était le bon moment de venir leur prouver que nous avions réellement un bon charbon. Je n'ai pas préparé de document pour ce Comité car je ne m'attendais pas d'y venir lorsque je suis parti. Je crois que le moment opportun est arrivé. Si nous obtenons un taux de transport nous pourrons faire concurrence à l'anthracite dans Ontario. Ce charbon exige une manutention un peu différente. Il faut que ce charbon soit transporté du wagon à la cave du consommateur ou emmagasiné dans un hangar. Ce hangar ne devra pas être semblable à ceux que j'ai vus dans les différentes villes où je suis passé. On y monte le wagon sur une voie élevée et on laisse tomber le charbon en bas. Ce n'est pas le genre de hangar qu'il faut pour notre charbon, et en tous les cas notre charbon est expédié dans des wagons fermés.

M. Spence:

Q. La manutention coûtera plus cher?—R. Je ne le crois pas, si ce charbon est transporté directement du wagon à la cave du consommateur. S'il vous faut décharger le charbon du wagon dans une soute ou un hangar, puis le charger dans une voiture et enfin le mettre dans la cave du consommateur, la manutention coûtera environ 25c. de plus. Dans l'Ouest on suit la première méthode.

M. Garland:

Q. Votre charbon contient-il beaucoup de saletés, d'os, d'ardoise et de ces autres corps étrangers?—R. Il est particulièrement libre de ces choses. La concurrence est très forte dans cette région et les propriétaires sont obligés de préparer leur charbon le mieux possible. Vous ne trouverez pas 7 p. 100 de cendre dans notre charbon.

Q. Quel est le prix de ce charbon en gros morceaux f.o.b. du wagon à Drumheller?—R. Ce charbon en gros morceaux est très cher, comme M. Stutchbury l'a fait remarquer, mais nous avons du charbon à un prix variant de $3.50 à $5 la tonne qui répond très bien aux besoins des consommateurs.

M. Spence:

Q. Ce charbon contient un certain pourcentage de poussier?—R. Seulement la quantité produite par la manutention. Vous pouvez brûler ce poussier dans la fournaise avec le restant du charbon, si la proportion n'est pas trop forte.

M. Garland:

Q. Le témoin voudrait-il dire au Comité que ce poussier peut très bien se brûler dans les poêles et les fournaises? Je le sais, car j'en ai fait l'expérience moi-même, mais cette déclaration aurait plus de poids si elle était faite par le témoin?—R. Certaines gens de l'Ouest emploient du charbon "pea" dans leurs fournaises. Pour conserver le feu le soir, on met une pelletée de cendre sur le

[M. D. A. Macaulay.]

charbon, et le feu se conserve très bien jusqu'au matin. Nous n'avons pas de charbon d'aussi petite dimension. Ce charbon ainsi que le poussier qu'il contient est consumé dans les chaudières fixes pour produire de la vapeur. Il n'est pas approprié pour les locomotives, parce que le fort tirage le ferait passer par la cheminée. Il ne faut pas donner beaucoup de tirage lorsqu'on emploie ce charbon.

Q. Avez-vous fait usage du charbon qu'on nous a envoyé dans l'Ontario cette année, l'avez-vous vu?—R. J'en ai beaucoup entendu parler depuis que je suis ici, nous en avons entendu parler dans l'Alberta. Il contient un pourcentage de cendre trop élevé.

Q. Est-ce que le charbon albertain ne pourrait pas faire concurrence à cet anthracite au point de vue des qualités calorifiques, et de fait n'est-il pas supérieur au charbon employé ici actuellement?—R. Je dirai qu'il est son égal. On pourrait m'accuser d'exagération si je disais qu'il est meilleur, mais je crois qu'il est l'égal de l'anthracite reçu actuellement, au point de vue du chauffage. Il y a un point très important que nos expériences dans l'Ouest ont fait ressortir. Le climat y est beaucoup plus froid, et pour les maisons ordinaires où la distance entre le plancher et le plafond varie de huit à neuf pieds, le marchand de charbon vous dira qu'il vous faut environ une tonne et quart ou une tonne et demie par pièce pour le chauffage de la maison. Cela ne comprend pas le charbon brûlé dans le poêle de cuisine; ce n'est que la provision de la fournaise. Je crois que notre expérience à Winnipeg est notre meilleur argument auprès des habitants de l'Ontario. J'ai consulté une publication du Gouvernement que j'ai trouvée ici, et j'y vois qu'en 1919 on a exporté 478,784 tonnes d'anthracite dans l'ouest Canadien. C'était en 1919. En 1922, la quantité n'est que de 50,000 tonnes, et la différence entre les deux quantités a été remplacée par du charbon albertain. Ceci vous prouve qu'il y a une forte partie de la population de Winnipeg, habitant des maisons ordinaires et travaillant dans des bureaux semblables aux vôtres, qui est satisfaite de notre charbon, autrement elle ne l'achèterait pas.

M. Spence:

Q. Le prix a une grande importance.—R. Lorsque vous offrez une marchandise en vente, il vous faut donner une valeur correspondant au prix demandé. Avec le taux de transport que nous demandons, soit $6 la tonne, nous croyons pouvoir offrir notre marchandise dans l'Ontario à un prix correspondant à sa valeur; si nous ne le faisions pas nous n'aurions qu'à rester chez nous.

M. Garland:

Q. Je voudrais savoir si vous avez d'autres marchés actuellement que le marché canadien pour votre charbon Drumheller?—R. Nous en avons vendu un peu cette année dans le Dakota-Nord et le Minnesota. Nous avons à faire face aux droits imposés sur notre charbon par les Etats-Unis en vertu du tarif Fordney. Nous avons adressé une requête au gouvernement demandant d'être exemptés de ce tarif, parce qu'on ne produit pas de charbon de ce genre aux Etats-Unis et qu'on n'en expédie pas au Canada. Le charbon anthracite entre franco de droits au Canada, et comme il n'y a pas de charbon sous-bitumineux aux Etats-Unis semblable à celui de l'Alberta, qu'on n'en expédie pas au Canada, le tarif Fordney ne devrait pas s'appliquer à ce charbon sous-bitumineux.

Le président:

Q. A quel gouvernement avez-vous adressé ces représentations?—R. Au gouvernement canadien. Nous avons cru que le gouvernement ne perdrait pas de revenus de ce chef puis qu'il n'entre pas de cette sorte de charbon au pays. La loi est rédigée de telle manière qu'elle embrasse toutes les catégories de charbon, sauf l'anthracite, ainsi lorsque les Etats-Unis adoptèrent le tarif Fordney, ils

[M. D. A. Macaulay.]

imposèrent un droit de 53c. sur notre charbon, bien qu'il n'entre pas de cette sorte de charbon au Canada.

Q. Il n'y a pas de droits sur le charbon dur importé des Etats-Unis au Canada?—R. Non, et il n'entre pas de charbon sous-bitumineux au Canada.

M. Garland:

Q. Je crois que le témoin prétend que le Canada impose un droit sur le charbon sous-bitumineux des Etats-Unis.

Le PRÉSIDENT: Je ne le crois pas.

M. GARLAND: Oui, et le bill Fordney stipule qu'un droit devra être imposé sur le charbon de tout pays qui impose des droits sur le charbon américain.

Le PRÉSIDENT: Si j'ai bien compris, le témoin nous a dit qu'il n'entrait pas de cette sorte de charbon au pays.

Le TÉMOIN: Exactement, mais notre tarif se lit de telle manière que les douaniers américains frappent notre charbon d'un droit d'entrée de 53c.

Le président:

Q. C'est-à-dire que cette catégorie de charbon serait frappée d'un tel droit, si on en importait des Etats-Unis?—R. Oui.

M. Garland:

Q. Oui, ils rangent ce charbon dans la catégorie des charbons bitumineux. Le témoin croit-il qu'il y aurait possibilité de développer un marché assez considérable dans cette partie des Etats-Unis pour le charbon de l'Alberta?—R. On aurait dû faire une trouée sérieuse cette année, mais notre succès futur dépendra en grande partie des conditions qui prévaudront en ce pays. Ce droit de 3c. est l'obstacle qui nous a empêchés de pénétrer plus loin que nous l'avons fait. Nous en avons envoyé une quantité respectable. Je ne saurais dire le chiffre exact.

M. Spence:

Q. Est-ce que sur l'Ile Vancouver l'huile ne prend pas la place des autres combustibles?—R. Sur les chemins de fer seulement.

M. Lapierre:

Q. A quelle distance vous faut-il transporter votre charbon pour atteindre le Dakota et les états avoisinants?—R. On en a réexpédié une certaine quantité de Winnipeg; Winnipeg se trouve à environ 800 milles et je suppose qu'on a expédié ce charbon à 300 ou 400 milles de ce dernier endroit.

Q. Quel est le taux de transport d'un point extrême à l'autre?—R. Les taux de transport—je ne me rappelle pas le taux pour le Dakota; je sais quel est le taux pour Winnipeg.

Q. Nonobstant les conditions, vous avez pu y transporter votre charbon et faire concurrence au produit américain?—R. Nous l'avons fait cet hiver, dans une grande mesure.

Q. A cause de la situation anormale.—R. Oui. Nous y avons toujours expédié quelques wagons de charbon, et avant l'adoption du tarif Fordney, nous n'avions pas de droits à payer.

M. Spence:

Q. Quelle est la distance des mines Drumheller au Dakota?—R. Environ 1,100 milles.

Q. Et ce transport vous coûte $6?—R. Je ne connais pas le taux.

Q. Votre ami a dit que c'était environ $6. Espérez-vous pouvoir obtenir un taux de $6 un jour pour le transport dans l'Ontario?—R. Je le crois, de fait on nous a donné une réponse très encourageante à Montréal au commencement de la semaine.

[M. D. A. Macaulay.]

Q. Si on vous l'accorde, vous aurez certainement remporté une grande voitoire mais je ne vois pas comment la chose serait possible; 30c. le cent livre, c'est ce que nous payons actuellement pour transporter cette quantité de pommes de terre ou d'autres produits sur une distance de 150 milles.

M. WARNER: Je ferai remarquer, monsieur le président, que ce prix serait ni plus ni moins élevé que le taux actuel sur le blé transporté de l'Ouest.

M. SPENCE: Le taux de transport du blé à la tête des lacs est de $6, et celui du charbon $9, n'est-ce pas?

M. GARLAND: Il serait peut-être d'intérêt pour ces messieurs de savoir qu'il existe un taux d'Edmonton à la Côte, et nous demandons qu'on en établisse un applicable d'Ontario à la Côte.

M. STUTCHBURY: Avec la permission du président, je vous donnerai ces renseignements.

Le PRÉSIDENT: Certainement.

M. STUTCHBURY: Il y a un taux en vigueur d'Edson en allant vers l'Ouest jusqu'à Prince-Rupert, soit environ 700 milles.

M. Garland:

Q. Traversant les montanes?

M. STUTCHBURY: Oui, en passant à travers le territoire où l'échelle de taux des montagnes est en vigueur, soit $3.40 la tonne. Ce taux s'applique aux expéditions de wagons complets. Si on appliquait le même taux pour le trajet de Drumheller à Toronto on en arriverait à $8.22; c'est-à-dire pour les expéditions de wagons complets, d'après l'échelle des montagnes. C'est pour cette raison qu'il nous semble qu'on devrait nous accorder un taux plus bas, en tenant compte du fait qu'il y a quantités de wagons qui ne font rien alors, et que nous demandons ce taux pour un train complet.

M. Garland:

Q. A une époque particulière de l'année?

M. STUTCHBURY: Oui, et sur un parcours traversant la prairie, non la montagne.

M. Garland:

Q. Et en faisant disparaître la différence exigée pour le transport dans les montagnes, comparativement au transport dans la plaine.

M. STUTCHBURY: Cela nous donnerait le taux de $6, ou environ.

M. Spence:

Q. Vous ne vous attendez pas à ce qu'on vous accorde un taux inférieur au coût d'exploitation du chemin de fer?—R. Non.

M. STUTCHBURY: Des chiffres qui m'ont été fournis démontrent que l'exploitation à ce taux serait profitable.

Le PRÉSIDENT: $6.50?

M. STUTCHBURY: $6.

M. Warner:

Q. Combien y a-t-il de wagons par train?—R. De 50 à 58; une voie de garage ne peut pas en contenir plus de 58.

Le président:

Q. Avez-vous autre chose à nous dire?—R. J'ajouterai qu'on a commencé l'exploitation des mines Drumheller en 1911 ou 1912, et que depuis cette date elles se sont développées de manière à pouvoir produire 10,000 tonnes par jour lorsqu'elles reçoivent des commandes en conséquence.

[M. D. A. Macaulay.]

Q. Combien y a-t-il de mines?—R. Environ 20. Ce sont de petites mines la propriété d'individus; il n'y a pas de grosses compagnies.

M. Warner:

Q. Environ 20 mines.—R. Oui. Il existe une quantité illimitée de ce charbon, et il n'est pas difficile d'accès comme dans certaines mines de la Nouvelle-Ecosse où il faut engager de fortes sommes avant de pouvoir extraire le charbon.

Q. A quelle profondeur se trouve-t-il sous terre?—R. Ce charbon?

Q. Oui, par quelle épaisseur de terre est-il recouvert?—R. Les puits se trouvent dans la vallée de la rivière Red Deer. Cette vallée varie d'un demi-mille à un mille et demi en largeur, et la rivière coule à peu près au centre. Un peu plus loin on trouve une prairie ondulée à 350 ou 400 pieds au-dessus de la vallée. Nous descendons à environ 40 pieds au-dessous de la surface ordinaire de cette vallée avant de rencontrer les premières veines, et en travaillant dans la direction de la prairie nous avons de 350 à 400 pieds de terre au-dessus de nous.

Q. Je désirerais savoir quel est le rendement maximum de ces mines?—R. Actuellement, environ 10,000 tonnes par jour.

Q. Vous voulez dire chaque mine?—R. Si nous avions un marché, chacune de ces unités pourrait augmenter son rendement d'environ 25 pour 100 dans six mois, et elles pourraient l'augmenter indéfiniment sans faire de gros déboursés.

Q. Vous extrayez en moyenne 500 tonnes par jour de chaque puits?—R. Certains produisent 500 tonnes, d'autres 800, tandis que d'autres produisent tout près de 1,000 tonnes par jour.

Q. Il n'y en a pas qui produisent plus de 1,000 tonnes par jour?—R. On a constaté qu'il était plus économique dans cette région d'avoir deux puits produisant 500 tonnes chacun à cause de la courte saison qu'un seul puits au rendement de 1,000 tonnes.

Q. Votre production est ainsi plus économique?—R. Oui. Nous pouvons recommencer l'exploitation plus facilement lorsque la saison est arrivée et plus rapidement dans deux mines de 500 tonnes que dans une seule de 1,000 tonnes. Les frais d'entretien, et les frais généraux ne sont pas aussi élevés au cours de l'été. Les voies d'aération, les galeries inclinées et les puits de deux petites mines ne nous coûtent pas aussi cher à entretenir que ceux d'une seule grosse mine; du moins c'est l'expérience que nous avons faite.

Q. Vous calculez que vous pourriez extraire environ 1,000 tonnes par puits en exploitant ces mines toute l'année, puisque vous en extrayez 500 tonnes maintenant en les exploitant environ six mois par année?—R. Si l'exploitation se faisait toute l'année, ce serait autre chose; il n'y a pas de doute que l'industrie se développerait sur des lignes un peu différentes. Il est probable que nous aurions de plus grosses compagnies, et que celles-ci exploiteraient de plus grosses mines qu'on ne le fait actuellement. Le rendement pourrait atteindre de 1,200 à 2,500 tonnes par jour. Le marché actuel ne justifie pas ce développement. La compagnie qui m'emploie exploite trois mines, dont le rendement atteint de 2,300 à 2,500 tonnes par jour. Je suis certain qu'il coûte moins cher d'extraire cette quantité des trois mines que d'une seule, parce que nous avons fait des expériences avec une mine au rendement de 2,500 tonnes.

Q. Voici où je veux en venir; si les mineurs travaillaient toute l'année, ils pourraient probablement travailler à un salaire un peu moins élevé, et vous pourriez ainsi diminuer votre coût de production?—R. Oui. Lorsque nous négocions avec les mineurs, ils nous apportent toujours le même argument. Ils s'en tiennent au fait qu'ils ne travaillent que tant de jours par année, qu'il leur faut subvenir aux besoins de leur famille, et en définitive qu'ils ne peuvent pas travailler à un salaire inférieur. C'est leur gros argument. Ils nous font le calcul de leur revenu annuel. Quelques-uns de ces mineurs gagnent de $14 à $15 pour

[M. D. A. Macaulay.]

huit heures de travail, mais ils ne gagnent pas cela tous les jours de l'année dans nos mines, parce que le travail n'est pas constant.

Q. Si vous pouviez leur offrir du travail à l'année, croyez-vous qu'ils accepteraient un salaire moins élevé?—R. Je le crois.

Q. Vous pourriez ainsi produire votre charbon à meilleur compte qu'actuellement?—R. Nous n'aurions pas les mêmes frais généraux, et j'ai entendu des mineurs dire qu'ils pourraient travailler à un salaire moins élevé.

M. SPENCE: C'est là le point, le feraient-ils.

Le TÉMOIN: Il faudra que les salaires baissent un jour dans les mines de l'Alberta.

Le président:

Q. C'est-à-dire, si les mineurs ont de l'ouvrage toute l'année?—R. En 1914 nous payions ces mineurs $3.30 pour une journée de huit heures, aujourd'hui il nous faut les payer $7.50.

M. Lapierre:

Q. Ce sont des ouvriers syndiqués?—R. Ce sont tous des ouvriers snydiqués.

M. Garland:

Q. Les salaires dans l'Alberta sont plus élevés que partout ailleurs au Canada?—R. Oui. Ils sont sur le même pied que les mineurs américains de la région de concurrence, d'où est importé le charbon bitumineux de l'Ontario.

Q. Sont-ils affiliés aux syndicats ouvriers des Etats-Unis?—R. Oui, aux United Mine Workers.

Q. Et vous payez des salaires exorbitants à la main-d'œuvre en Alberta?—R. Les salaires que nous payons sont exorbitants. Nous avons signé un contrat pour une autre année, à la fin de mars; il ne prendra fin qu'en mars 1924

Q. Il est basé sur les salaires en cours aux Etats-Unis?—R. Oui, et on a signé un contrat semblable aux Etats-Unis.

M. Garland:

Q. Avez-vous l'échelle des salaires; avez-vous des chiffres à ce sujet?

M. Warner:

Q. Vous êtes d'avis qu'il serait préférable pour les mineurs d'avoir un emploi régulier toute l'année. Vous nous avez fait remarquer qu'une partie de ce salaire leur était accordée à cause de l'irrégularité du travail, et vous croyez qu'ils seraient mieux partagés et plus satisfaits en travaillant continuellement à un salaire moins élevé?—R. Oui; le total de leurs gains serait plus élevé.

M. Lapierre:

Q. Est-ce que les salaires sont moins élevés aux Etats-Unis, où les mineurs ont de l'emploi toute l'année, qu'ils ne le sont en Alberta?—R. Le manque de wagons est la grande difficulté aux Etats-Unis, c'est une cause de chômage. Si vous consultez les statistiques concernant l'exploitation des mines américaines, vous verrez que l'emploi n'est pas régulier.

Q. Est-ce à cause du manque de wagons?—R. Très souvent à cause de cela, et quelquefois lorsque la production dépasse la consommation, il y a alors surproduction. Tel n'était pas le cas lors de la grève aux Etats-Unis.

Le président:.

Q. Voici un document qu'on a déposé, voulez-vous nous l'expliquer? Dites-nous ce qu'il veut dire?—R. C'est un relevé des salaires payés aux mineurs et à la main-d'œuvre employée dans les mines de l'Alberta; les mineurs à forfait touchent $9.57 par jour.

[M. D. A. Macaulay.]

M. Lapierre:

Q. De huit heures?—R. Je vous ferai remarquer que cela ne veut pas dire huit heures de travail; cela veut dire huit heures du moment qu'ils quittent la surface jusqu'à ce qu'ils y reviennent. Ils descendent dans les mines, prennent leur repas et sortent des mines sur le temps de la compagnie.

Q. Ces choses sont-elles comprises dans les huit heures qui constituent une jour de travail?—R. Oui, c'est compris dans les huit heures.

M. Spence:

Q. Vous les payez pour prendre leur repas?—R. Oui. Voici les chiffres:

		Alberta
Mineur à forfait..	$9 57	par journée de 8 heures
Mineur à la machine..	8 02	"
Mineur à la main..	7 05	"
Conducteurs..	7 21	"
Main-d'œuvre de surface.. ..	6 57	"
Machinistes..	8 14	"
Menuisiers..	8 14	"
Forgerons..	8 14	"

Le coût moyen des aliments en Alberta est de $10.26; de $10.65 en Nouvelle-Ecosse, et de $11.39 en Colombie-Britannique.

Le PRÉSIDENT: Il est maintenant six heures. Nous avons trois autres messieurs à entendre.

M. GARLAND: M. McCullough est prêt à traiter de la question du rendement dans la région Drumheller, et peut fournir au comité tous les renseignements désirés à ce sujet.

Le PRÉSIDENT: Je crois que le dernier témoin a assez bien couvert ce terrain.

M. SPENCE: Nous avons entendu les représentants de l'Alberta, et ceux de votre province également.

Le PRÉSIDENT: Pas encore.

M. SPENCE: C'est vrai, nous ne les avons pas entendus. Nous avons entendu les représentants des provinces maritimes et de l'Alberta, mais nous n'avons pas entendu les voituriers et les marchands. Nous avons un certain nombre de vrais marchands de charbon, de citoyens respectables, et je vous déclarerai franchement que je n'ai payé mon charbon cet hiver que $15.50 la tonne, pour du bon charbon dur. Bien que certaines gens aient payé $18 et $20, j'ai obtenu le mien d'un marchand honnête à raison de $15.50.

Le PRÉSIDENT: A Toronto?

M. SPENCE: Oui, monsieur, à Toronto. Je crois qu'un peu plus tard nous devrions faire venir certains de ces marchands, afin de connaître leurs opinions sur ce sujet.

M. LAPIERRE: En faisant cette déclaration ici, ne craignez-vous pas d'être obligé de payer votre charbon $17 l'hiver prochain.

M. SPENCE: Pas du tout.

Le PRÉSIDENT: Il faudra nous entendre au sujet de deux ou trois témoins versés sur la question des taux de transport. Le général Ross a mentionné le nom d'un marchand de Kingston.

M. SPENCE: Je ne crois pas que l'intention du comité soit de faire disparaître les anciennes méthodes de commerce. On pourrait servir un subpœna à M. Cox; je ne sais trop à quel moment il sera présent. Nous devrions essayer d'obtenir certains renseignements sur les taux de transport à notre prochaine réunion; elle aura lieu mardi prochain.

[M. D. A. Macaulay.]

M. LAPIERRE: Il y a aussi la question des ports sur les lacs qui devra être étudiée. Il s'agit de charbon transporté des Etats-Unis à certains ports à un taux de faveur. Il me semble que nous devrions étudier cette question.

Le PRÉSIDENT: Si M. Church pouvait nous donner des renseignements à ce sujet avant que l'on appelle les experts en taux de transport, je crois que ce serait une bonne chose.

M. SPENCE: Certains témoins ont prétendu que ces déclarations n'étaient pas fondées. Le contrôleur du combustible de la province de Québec semble de cet avis.

Le PRÉSIDENT: Si M. Church peut corroborer la déclaration qu'il a faite, je crois qu'il devrait le faire.

M. SPENCE: Le contrôleur du combustible à Toronto prétendait que les marchands ne pouvaient pas exiger plus de $15.50 pour une tonne de charbon, mais certains marchands qui ne faisaient pas partie de l'association ont vendu du charbon à un prix plus élevé. Il est évident que nous n'en avons pas toujours eu, il nous a fallu acheter du charbon mou. Je n'ai pas l'intention de me mettre les marchands de charbon à dos.

Le PRÉSIDENT: En ce qui concerne l'heure de la réunion, je n'ai aucune objection à m'y rendre à dix heures, mais les membres ne s'y rendent pas avant onze heures. Les membres qui font le travail se rendent à dix heures, mais nous avons de la correspondance dont il nous faut nous occuper. Réunissons-nous à onze heures. Quand à l'heure de l'après-midi peu m'importe.

M. SPENCE: Faites comme bon vous semblera, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Non, c'est le comité qui doit décider.

M. LAPIERRE: Je suis de l'avis du président. Nous avons ainsi un peu de temps pour travailler le matin.

M. WARNER: Je consens à me rendre à onze heures. Si nous sommes tous ici à cette heure, nous pourrons faire beaucoup de travail, mais si nous disons onze heures et n'y venons qu'à onze heures et demie, ce n'est plus la même chose.

Le TÉMOIN: M. Spence vous a parlé des difficultés que nous avions eues avec les marchands de charbon à Winnipeg au début. C'étaient des fervents de l'anthracite, et ils ne voulaient pas révolutionner leur commerce. Ils nous firent la guerre par tous les moyens. Ils firent de la propagande dans les journaux et firent écrire des articles contre le charbon albertain, disant qu'il ne valait rien. Nous nous attendons à la même chose de la part des marchands de l'Ontario qui font le commerce de l'anthracite depuis des années, et cela est tout naturel. Si j'étais à leur place, je lutterais pour le maintien de mon commerce sous sa forme actuelle, car personne n'aime à voir son commerce démantibulé ou dérangé de quelque façon que ce soit.

M. SPENCE: S'ils peuvent faire de l'argent avec votre charbon, pourquoi n'en feraient-ils pas?

Le TÉMOIN: Nous sommes venus assister à une réunion dans le bureau du premier ministre, alors que M. C. A. Magrath était président du Bureau du combustible pendant la guerre, puis nous sommes allés dans un autre édifice. Il y avait des marchands de charbon de Winnipeg, qui étaient montés sur notre train spécial à notre passage. Environ 25 personnes étaient venues de l'Alberta, quelques-unes de Winnipeg et d'autres de Port-Arthur. Des propriétaires de mines de la Nouvelle-Ecosse étaient présents; il y avait crise de charbon au Canada à ce moment, on ne produisait pas assez de charbon. Le gouvernement nous appela afin de savoir ce qu'il y aurait de mieux à faire; certains prétendirent qu'il fallait mettre un embargo sur l'anthracite expédié dans l'Ouest. Un gros marchand de charbon de Winnipeg se leva dans cette réunion, composée de 75 à 100 personnes, et déclara aux représentants du gouvernement que les citoyens de Winnipeg ne pourraient pas résister au froid avec autre chose que de l'anthracite. Juste au

[M. D. A. Macaulay.]

moment de terminer son discours il développa un morceau de charbon tiré d'un affleurement, charbon qui avait été exposé au soleil et aux intempéries pendant des siècles, et s'écria: "Voici le produit que les gens de l'Alberta veulent imposer aux citoyens de Winnipeg". J'ai vu cet individu à Winnipeg en passant, et maintenant c'est un fervent du charbon albertain, nonobstant ses opinions lors de la réunion tenue à Ottawa en 1917.

Le président:

Q. Ceci vous montre les effets d'une campagne d'éducation?—R. Absolument.

M. Warner:

Q. Le charbon a démontré ses propres mérites?—R. Oui.

M. Spence:

Q. Vous rencontrez de l'opposition dans toutes les catégories de commerce; vous ne pouvez pas aller de l'avant sans lutte, du moins je ne l'ai jamais fait.—R. Nous nous attendons à rencontrer de l'opposition.

M. LAPIERRE: Vous ne devriez pas craindre ce qui peut vous arriver à Toronto.

M. SPENCE: Le journal le *Star* y a fait venir deux wagons de ce charbon.

Le TÉMOIN: Mais on devrait également en montrer à London, Hamilton et d'autres endroits. Si nous pouvons obtenir un taux de transport raisonnable, nous sommes prêts à dépenser une certaine somme pour faire connaître notre charbon. Le gouvernement fédéral touche des droits régaliens sur chaque tonne de charbon produite en Alberta, et nous désirerions que ce gouvernement dépensât une partie de cet argent en démonstrations sur ce charbon dans l'Ontario, de concert avec nous. Plus on extraira de charbon des mines de l'Alberta, plus forte sera la somme versée au gouvernement fédéral, tant qu'il gardera le contrôle de nos ressources naturelles.

M. SPENCE: J'aimerais voir approvisionner Toronto d'anthracite; toutefois, la chose n'est pas encore possible.

Le TÉMOIN: Quand vous vous serez servis de ce charbon le quart du temps pendant lequel vous vous êtes servis de l'anthracite, vous ne voudrez plus brûler d'anthracite.

Le PRÉSIDENT: J'espère que les gens de ce pays finiront par employer du charbon albertain, même si cela doit les incommoder un peu.

M. WARNER: Toutes ces choses s'ajusteront par elles-mêmes.

Le PRÉSIDENT: Nous ajournerons maintenant à onze heures du matin mardi prochain.

(Le comité s'ajourne à 11 a.m., mardi le 17 avril 1923.)

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DU COMITÉ N° 429,
MARDI, le 17 avril 1923.

Le comité spécial permanent des Mines et Minéraux s'assemble à 11 a.m., sous la présidence de M. Carroll.

JOHN F. SOWARDS, marchand de charbon à Kingston, est appelé et assermenté.

Le président:

Q. Quel est votre nom?—R. John F. Sowards.

[M. J. F. Sowards.]

Q. Vous habitez Kingston. Quel est votre commerce?—R. Marchand de charbon.

Q. Vous faites le commerce du charbon servant aux fins domestiques et du charbon à vapeur?—R. Des deux sortes.

Q. Où prenez-vous votre charbon?—R. Voulez-vous dire à quel port?

Q. Je veux dire en quel pays, au Canada ou aux Etats-Unis?—R. Entièrement aux Etats-Unis.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous des questions à poser maintenant, monsieur le général Ross?

M. Ross:

Q. On a soulevé deux ou trois questions au sujet du commerce du charbon. Le charbon anthracite est le seul demandé pour usage domestique?—R. Oui, dans notre partie de l'Ontario on ne veut pas autre chose.

Q. Quelle est votre opinion au sujet de la quantité de charbon anthracite contenue en territoire américain? Diminue-t-elle?—R. Oui, et ce charbon a été assez difficile à obtenir ces dernières années, particulièrement l'an dernier, et cela à cause de la durée de la grève.

Q. Est-ce que les gisements diminuent?—R. Je ne saurais répondre à cette question. D'après ce qu'on dit, nous n'aurons pas de difficultés à obtenir de l'anthracite en Ontario cette année, parce qu'on aura tous les wagons voulus à l'automne.

Q. Quel était le prix de l'anthracite avant la guerre?—R. Nous le vendions $8.

Q. Quelle est la cause de l'augmentation?—R. La guerre est la première cause du côté américain, puis les grèves et la hausse des taux de chemins de fer.

Q. Quelle est la cause qui a le plus contribué à faire augmenter les prix? Est-ce la hausse des taux de transport?—R. Oui.

Q. La déclaration qu'il y a une entente entre les chemins de fer et les marchands de charbon est-elle fondée?—R. Pas que je sache. Je ne sais pas ce qui se passe l'autre côté de la frontière.

Le président:

Q. Voulez-vous répéter votre question?

M. Ross:

Q. On a prétendu l'autre jour qu'il y avait entente entre les barons du charbon et les chemins de fer dans le but d'empêcher l'emploi d'autre charbon que l'anthracite américain. Avez-vous des renseignements à nous communiquer à ce sujet?—R. Je ne connais rien de tel.

Q. Je suppose que ce serait un secret?—R. Il peut se faire que cette entente existe aux Etats-Unis, mais nous n'en savons rien en Ontario.

Q. De quelle manière votre charbon est-il transporté?—R. Il est transporté à un port du lac sur le côté américain, puis transporté en bateau à Kingston. Je parle de l'approvisionnement de Kingston, mais je crois que Toronto reçoit la plus grande partie du sien par chemin de fer.

Q. Kingston reçoit le sien en grande partie par eau?—R. Oui, si nous le pouvons.

Le président:

Q. C'est moins cher?—R. Oui.

M. Ross:

Q. Est-ce que le prix de l'anthracite baissera ou augmentera?—R. Je ne sais trop, mais il peut se faire qu'il augmente un peu, car les mineurs d'anthracite

[M. J. F. Sowards.]

ne reçoivent que $5.50 par jour tandis que les mineurs en bitumineux touchent $7.50. Ils ont donné avis qu'ils exigeraient $7.50 par jour à partir du 1er août, et cela pourrait faire monter le prix du charbon.

M. Davis:

Q. Quelle est la longueur de la journée de travail du mineur?—R. Huit heures, dit-on.

M. Ross:

Q. Avez-vous déjà songé à remplacer le charbon américain par un autre charbon?—R. Non, nous avons essayé des substituts à l'anthracite, mais nous avons toujours eu de la difficulté à ce sujet, car il nous restait sur les bras.

Q. Quels étaient ces substituts?—R. Du coke et du charbon mou. Il a fallu en employer l'hiver dernier, c'est évident. Je n'étais pas au pays, mais on me l'a rapporté.

Le président:

Q. C'est une question qui devrait être étudiée avec soin—il a fallu en employer l'an dernier?—R. Oui.

M. Ross:

Q. Il a fallu employer du coke?—R. Je n'étais pas au pays, mais on a brûlé beaucoup de coke et de charbon mou à Kingston, m'a-t-on dit.

Q. Mais vous n'en gardez pas parce qu'il n'y a pas de demande?—R. Oui.

M. Warner:

Q. Ces personnes étaient-elles aussi satisfaites du coke que de l'anthracite?

Le président:

Q. Voulez-vous avoir la bonté de laisser le général Ross continuer son interrogatoire, nous poserons des questions au témoin ensuite.

M. Ross:

Q. J'ai cru bon de faire venir certains de nos marchands de charbon ici, afin de savoir pour quelles raisons ils ne veulent pas vendre notre charbon de l'Ouest et de l'Est?

Le TÉMOIN: La grande objection c'est que nos conduites de fumée ne sont pas fabriquées pour la combustion du charbon mou—elles sont appropriées à l'anthracite.

Le président:

Q. Est-ce que cela fait de la différence?—R. Je vous l'assure.

M. Ross:

Q. Il y a du vrai là dedans?—R. Il n'y a pas de doute à ce sujet.

Q. On nous a dit qu'on pourrait l'employer avec des fournaises et des cheminées nettes?—R. Oui, si vous les nettoyez deux ou trois fois par semaine. Si vous chauffez fort avec du charbon mou, il vous faudra les nettoyer deux ou trois fois, ou brûler un morceau de zinc. Cela nettoie la fournaise, mais le zinc est assez coûteux à moins de trouver de vieilles batteries fabriquées avec ce métal.

Q. Mais en tant que marchand vous n'avez aucune objection à vendre du charbon de l'Est ou de l'Ouest de préférence au charbon américain?—R. Aucune, pourvu que le consommateur l'achète.

Q. Vous êtes dans le commerce pour vendre du charbon, peu importe la sorte?—R. Oui, et voici l'annonce que je publiais il y a trente deux ans, "Sowards vend du charbon et le charbon fait vivre Sowards".

[M. J. F. Sowards.]

M. Ross: J'ai terminé.

Le PRÉSIDENT: A votre tour, maintenant, M. Warner.

M. Warner:

Q. Le témoin nous a dit qu'on avait employé du coke à la place de l'anthracite, et je désire savoir comment le consommateur a aimé le changement.—R. La plupart n'ont pris le coke parce qu'ils ne pouvaient pas avoir d'anthracite, mais je sais que deux ou trois familles ont été satisfaites de l'emploi du coke dans leur poêle de cuisine au point de ne pas vouloir employer autre chose.

Q. Comment les prix du coke et de l'anthracite se comparent-ils?—R. Je crois que le coke s'est vendu de $18 à $20 la tonne, mais je ne suis pas certain.

Le PRÉSIDENT: Je vous conseillerais mon ami de ne pas en parler, si vous n'êtes pas certain.

Le TÉMOIN: Je ne l'affirme pas, mais on m'a rapporté que tel avait été le prix. Je n'étais pas au pays.

M. Forrester:

Q. Le coke vaut actuellement $15.50 la tonne à Toronto.

Le PRÉSIDENT: C'est bien cela.

M. Drummond:

Q. Avez-vous eu connaissance du fait qu'un marchand était obligé de prendre trois wagons de charbon mou pour avoir un wagon d'anthracite, lorsqu'il commandait du charbon aux mines?—R. Je n'ai jamais eu cette difficulté. Je n'en sais rien.

Q. Vous n'avez jamais eu cette difficulté?—R. Non, je n'ai jamais été obligé d'acheter autre chose que ce que je désirais.

Q. Nous avons été obligés de faire cela dans l'ouest de l'Ontario au cours des deux derniers hivers.—R. J'imagine que vous avez eu beaucoup de difficultés, mais nous n'avons rien eu de cela.

Q. Avez-vous déjà entendu parler de l'accusation portée contre certains marchands, qui avaient été obligés d'acheter leur charbon de cette manière et qui laissèrent leur provision d'anthracite sur des voies d'évitement jusqu'à ce qu'ils eurent disposés de leur charbon mou?—R. Non, je n'ai jamais eu cette difficulté.

M. Garland:

Q. Le témoin a parlé il y a quelques instants d'approvisionnements de charbon, et nous a dit qu'il y aurait du charbon en abondance l'hiver prochain, si ce qu'on lui avait rapporté aux Etats-Unis était vrai.—R. J'ai obtenu ces renseignements il y a quelques semaines, au cours d'une conversation avec le président de la compagnie qui nous vend notre charbon. Il m'affirma que nous aurions notre provision en entier à moins que les mineurs ne se mettent en grêve de nouveau.

Q. Avez-vous une grande confiance dans des rapports de ce genre?—R. J'ai constaté que la plupart des gens disent la vérité d'ordinaire; du moins ils agissent ainsi avec moi.

Q. Vous avez dit un peu après, qu'il était possible que les mineurs d'anthracite demandent une augmentation de salaire.—R. Je suppose qu'on l'accordera avant d'en venir à une grêve car l'entente prend fin au mois d'août.

Q. Vous aurez soit une grève ou une augmentation du prix?—R. Il peut se faire qu'il n'y ait pas d'augmentation, parce qu'à tous les ans il y a d'ordinaire une baisse de 50c. Maintenant les prix sont au maximum; ils l'ont été depuis la grêve de l'an dernier.

[M. J. F. Sowards.]

Q. Le témoin ne veut pas admettre qu'en augmentant le coût de la main-d'œuvre, on augmente le prix du combustible.—R. Oh, non, je ne ferais pas cela.

Q. Mais il est tout probable que le prix de l'anthracite va augmenter au lieu de baisser?—R. Je ne crois pas qu'il augmente, franchement je ne le crois pas, bien que d'après les apparences il le devrait.

Q. Vous dites que les mineurs travaillent huit heures par jour, est-ce de surface à surface?—R. Je ne connais pas les conditions du travail dans les mines.

Q. Vous avez dit que les cheminées, dans votre district, n'étaient pas appropriées au chauffage avec le charbon mou, et que c'est une des objections qu'on apporte contre l'emploi du charbon canadien?—R. Oui.

Q. Mais on a dit l'autre jour dans un témoignage,—vous n'étiez peut-être pas ici,—on a dit que notre charbon n'était pas ce que vous entendiez par du charbon mou. Il ne dépose pas de suie dans la cheminée, et vos cheminées sont semblables à celles de l'Ouest, vos poêles de cuisine et vos fournaises sont également semblables aux nôtres. Si tel est le cas, vous pourriez employer notre charbon, n'est-ce pas?—R. Je ne peux pas répondre à cette question, je ne saurais dire que la chose est possible avant d'en avoir vu la démonstration. Je sais que c'est très incommodant de brûler du charbon mou américain.

Le président:

Q. Vous avez fait une déclaration et vous devez vous laisser questionner à ce sujet?—R. Je ne connais pas le charbon albertain. Ma déclaration s'applique au charbon mou américain et vous êtes libres de me questionner tant que vous le voudrez sur ce sujet.

M. O'Connor:

Q. Etes-vous du nombre des marchands qui ont fait des rapports à l'ancien Bureau du Commerce pendant un certain temps?—R. Oui.

Q. Vous avez fait des rapports sur l'anthracite?—R. Oui.

Q. Etiez-vous du nombre des marchands qui antérieurement,—au cours de l'automne 1916 et au commencement de 1917,—faisaient rapport à la Commission de vie chère?—R. Probablement, je ne suis pas absolument certain.

Q. Vous ne vous rappelez pas de cela?—R. Non.

Q. Vous rappelez-vous le rapport que j'ai fait sur l'industrie de l'anthracite au printemps de 1917?—R. Oui.

Q. Vous vous rappelez ce rapport?—R. Oui.

Q. L'avez-vous lu?—R. Je le crois.

Q. Ce document est-il exact, donne-t-il une bonne idée de la situation par rapport au charbon en 1917?—R. Il me faudrait me rafraîchir la mémoire un peu à ce sujet; je me rappelle votre rapport.

Q. Quel souvenir en avez-vous gardé, était-il juste ou injuste?—R. Il me semble que je l'avais trouvé assez juste; il pouvait se prêter à la critique ici et là.

Q. Mais, en somme, c'était un exposé assez juste de l'industrie de l'anthracite au Canada?—R. Je le crois.

Q. Je vais déposer une copie de ce rapport. Il traite des prix et du coût de production, et il indique que le marchand détaillant était alors satisfait d'un profit net d'environ 50c. la tonne?—R. Oui.

Q. Est-ce bien cela?—R. Oui.

Q. Seriez-vous satisfait d'un tel profit de 50c. la tonne?—R. Oui, cela était tout à fait satisfaisant alors et le serait aujourd'hui.

Q. Est-ce que les conditions actuelles sont semblables à celles de 1917? Réfléchissez avant de répondre, parce que le comité pourrait se baser sur mon rapport de 1917, en le comparant aux conditions de 1923, pour rédiger le sien; saisissez bien ma question; quelle est la différence entre les conditions de l'industrie de

l'anthracite en 1917 et celles de 1923 au point de vue du marchand détaillant de charbon?—R. Le coût plus élevé et les conditions découlant de la grève constituent les seules différences, à mon avis.

Q. Vous avez répondu avant que je pense à un autre facteur important; la valeur de l'argent a changé, n'est-ce pas? Elle n'est pas ce quelle était en 1916? L'argent ne vaut pas autant aujourd'hui qu'en 1916 ou 1917?—R. Je ne me rappelle pas ce qu'il valait alors.

Q. S'il y a de la différence?—R. Cela ferait certainement quelque chose.

Q. Cela pourrait expliquer en quelque sorte la différence dans les prix?—R. Oui.

Q. Et cela affecterait tous les item qui entrent dans le coût de production ou les prix?—R. Oui.

Q. Si l'argent vaut moins aujourd'hui qu'en 1917, tout doit s'en ressentir, les coûts aussi bien que les prix doivent être plus élevés?—R. Oui.

Q. Dites-moi, maintenant, si vous avez déjà fait des lectures sur l'anthracite dans le but de préparer sa mise sur le marché, alors que ce produit était nouveau? R. Oui, on prétendait que ce charbon ne brûlerait pas.

Q. Je ne savais pas que vous étiez au courant de cela; vous avez lu ces choses?—R. Oui.

Q. Vous croyez en cela comme fait historique, et vous pouvez le raconter comme tel sans le faire sous serment?—R. Oui.

Q. Les marchands de charbon aussi bien que les consommateurs étaient de cet avis lorsqu'on essaya d'introduire l'anthracite sur le marché américain?—R. Oui.

Le PRÉSIDENT: Et le Canada.

M. O'CONNOR: Le Canada fit comme les Etats-Unis.

Q. Comme corollaire à votre témoignage sur les difficultés que vous rencontrez pour habituer le peuple à se servir du charbon bitumineux, racontez au Comité les obstacles que dut surmonter l'anthracite?—R. Un agent d'une compagnie lancée dans cette industrie prétendit qu'il avait essayé pendant quatre ans à habituer des personnes de New-York ou d'un autre endroit à se servir de ce charbon. On raconte des centaines d'histoires à ce sujet, mais il fallut de quatre à cinq ans avant d'en arriver à un résultat satisfaisant.

Q. Avez-vous lu l'histoire racontée au sujet de l'individu de Pensylvanie qui importa plusieurs voyages de cet anthracite dans la ville de Pittsburg et essaya de le vendre au peuple ou de le décider à l'utiliser?—R. Vous voulez faire allusion au fait qu'on y mit le feu, et que deux jours après son retour le charbon brûlait encore.

Q. Non, je veux savoir s'il a réussi à le leur faire prendre. Mes lectures me disent qu'il ne put le vendre et qu'on l'employa comme ballast sur les chemins de fer, et à la construction de routes; on ne pouvait pas le vendre?—R. Je crois que c'est bien cela; on raconte quelque chose à cet effet.

Q. Les difficultés rencontrées par ces messieurs de l'Alberta, pour intéresser le consommateur à son charbon, ne se comparent pas à celles des messieurs qui mirent d'abord l'anthracite sur le marché?—R. Non.

Q. Il peut se faire que ce charbon soit bon à quelque chose en définitive?—R. Oui.

Q. Et il finira peut-être par triompher?—R. Oui; je ne prétends pas qu'il soit inutilisable; tout peut s'employer.

M. Warner:

Q. Croyez-vous que le peuple a des préjugés contre l'emploi du charbon mou ici dans l'Ontario?—R. Oui, en ce qui concerne notre district, notre ville. Une femme habituée à l'anthracite, qui est obligée de se servir de charbon mou, salira

[M. J. F. Sowards.]

sa cuisine presque chaque fois qu'elle enlèvera les ronds de son poêle, car la suie s'échappera et montera jusqu'au plafond. C'est une des objections des ménagères à ce charbon.

M. Drummond:

Q. Peut-on surmonter cette difficulté en instruisant les gens?—R. Oui, on le peut.

M. Warner:

Q. Les préjugés contre le charbon mou de l'Alberta, par exemple, sont fondés sur l'expérience faite avec le charbon mou de la Pensylvanie et d'autre frontière?—R. Naturellement, je n'ai jamais vu votre charbon de l'Alberta.

Le président:

Q. Savez-vous si le charbon de l'Alberta produit de la suie ou non?—R. Je n'en sais rien.

Q. On a prétendu qu'il n'en faisait pas?—R. Je ne le sais pas.

M. Warner:

Q. J'allais justement aborder ce point; je voudrais que le témoin nous dise quelle est l'origine de ces préjugés contre le charbon mou. On a déclaré, et je sais pertinement que le charbon de l'Alberta ne produit pas de suie. Vous pouvez enlever le rond d'un poêle, après y avoir brûlé du charbon albertain aussi longtemps que vous le désirez, et vous ne vous y salirez pas les doigts en les passant sur le fond du rond. Ainsi ce préjugé contre le charbon de l'Alberta disparaîtrait complètement, si le peuple l'expérimentait.

M. Garland:

Q. Avez-vous déjà essayé le charbon de l'Alberta?—R. Non, je l'ai seulement vu dans des wagons alors que je parcourais le pays.

Q. Vous n'avez absolument aucune connaissance sur ce charbon?—R. Pas la moindre.

Le président:

Q. Vous avez dit qu'en enlevant un rond de poêle chauffé au charbon mou, il s'échapperait de la suie et de la fumée; avez-vous fait cette expérience vous-même?—R. J'ai vu la chose de mes yeux.

Q. Vous n'avez pas beaucoup d'expérience à ce sujet?—R. Non, mais je suis allé dans des cuisines où nous avions vendu de ce charbon.

Q. Du charbon mou américain?—R. Oui.

Q. Non tamisé, du tout venant?—R. Non, du charbon préparé.

Q. Qu'entendez-vous par préparé?—R. Nous avons trois grosseurs d'anthracite, le "chesnut", le "stove" et le "egg".

Q. Il est question de charbon mou?—R. Oui, mais lorsque vous demandez du charbon mou préparé, on le prépare d'après les grosseurs de l'anthracite.

Q. Est-il possible de préparer le charbon mou de la même manière que l'anthracite?—R. On l'a fait cet hiver.

Q. Est-il possible de classer le charbon mou par grosseur comme l'anthracite?—R. Oui, vous le pouvez, mais il y a plus de perte.

Q. Comme question de fait en classant du petit charbon, ne se trouve-t-il pas tellement brisé, en morceaux fins, que vous êtes dans l'impossibilité de le classer comme l'anthracite?—R. Ce qui passe à travers votre tamis est mis de côté pour servir à d'autres fins.

 [M. J. F. Sowards.]

Q. Est-ce que vos morceaux se brisent dans la manutention?—R. Oui, il y a beaucoup de perte.

Q. Plus que dans l'anthracite?—R. Oui.

Q. Vous dites que les habitants de votre district ne veulent pas employer le charbon de l'Ouest, est-ce bien ce que vous avez dit?—R. Non, je n'oserais pas dire cela, parce que nous n'avons jamais eu de ce charbon.

Q. Vous ne connaissez absolument rien des qualités du charbon albertain, comme vous le disiez à mon ami, M. Garland?—R. Non.

Q. Vous ne l'avez jamais employé?—R. Non.

Q. Vous ne l'avez jamais vu employer?—R. Non.

Q. Et lorsque vous parlez de suie dans les poêles de cuisine, vous faites allusion au charbon mou américain?—R. Oui.

Q. Avez-vous déjà employé du charbon mou de l'Ouest, ou avez-vous déjà vu ce charbon employé dans un poêle de cuisine?—R. Non.

Q. Avez-vous déjà vu du charbon mou de l'Est employé dans un poêle de cuisine?—R. Oui, je crois en avoir vu à Montréal une fois, et si je ne me trompe pas c'était dans un poêle fabriqué spécialement pour consumer le charbon mou.

Q. J'arrive à cette question; vous dites qu'il existe deux sortes de poêles, de poêles de cuisine par exemple; l'un fabriqué pour le charbon dur et l'autre pour le charbon mou?—R. Je ne saurais dire; je sais qu'il y a des poêles adaptés au charbon dur, et j'ai entendu dire que l'autre sorte existait également. Je crois même en avoir vu un, mais je ne suis pas certain.

Q. Vous n'êtes pas absolument certain sur ce point?—R. Non.

M. O'Connor:

Q. Les poêles au charbon dur ont-ils une clef en arrière?—R. Oui, ils en ont une.

Q. Comment la suie peut-elle s'échapper par toute la maison s'il y a une clef en arrière? Si on lève la clef, la suie ou la fumée ne peut pas s'échapper en avant; vous pouvez enlever les ronds, baisser la clef et votre feu se consumera avec un ronflement sans que rien ne sorte du poêle, s'il en est autrement il faut qu'on se serve du poêle avec beaucoup de négligence?—R. Peut-être que non; il peut se faire que ce poêle n'ait plus de tirage après avoir brûlé de ce charbon pendant deux ou trois heures.

Q. Ceci indique très fortement que vous n'avez pas l'intention d'être juste; je me trouve dans l'obligation de vous faire cette remarque. Vous prétendez qu'une conduite de fumée sera probablement bouchée après deux heures de chauffage au charbon mou, de manière à vous empêcher d'ouvrir la porte ou d'enlever un des ronds du poêle. Vous n'avez certainement pas l'intention de dire,—vous rappelant que vous avez prêté serment il y a quelques instants,—qu'une conduite ordinaire sera bouchée après deux heures de chauffage au charbon mou?—R. Je n'ai pas dit qu'elle le serait; mais vous avez parlé de la clef du poêle, quelle est la grandeur de cette clef.

Q. Je veux que vous vous en teniez à ce point?—R. Ces poêles sont fabriqués pour le charbon dur; ces clefs sont très petites.

Q. Vous prétendez que dans l'espace de deux heures...?—R. J'ai dit qu'elle serait bouchée dans une couple d'heures.

Q. Elle pourrait se boucher. Sur quoi basez-vous cette théorie?—R. Je maintiens que j'ai vu de ces poêles qui laissaient sortir de la fumée et de la suie lorsqu'on enlevait les ronds.

Q. Oui, si votre clef est levée, rien autre chose ne pourrait arriver, mais je dis lorsque la clef est baissée, et vous prétendez qu'en moins de deux heurss...

Le PRÉSIDENT: Une couple d'heures.

[M. J. F. Sowards.]

M. O'Connor:

Q. Vous prétendez que la conduite pourrait se boucher de suie en deux heures. Votre réponse démontre tellement vos préjugés contre le charbon bitumineux, que je me suis cru obligé de vous demander si vous aviez déjà fait des expériences de ce genre, et si vous aviez déjà vu quelque chose de semblable se produire?—R. Je vous l'affirme.

Q. Vous avez vu la clef d'arrière d'un poêle bouchée de suie dans l'espace de quelques heures?—R. Non, je n'ai pas dit cela; j'ai vu ce que je vous ai dit.

Le président:

Q. En d'autres termes vous ne pouvez pas dire, d'après votre propre expérience, que du charbon mou boucherait la clef d'un poêle en moins de deux heures?—R. Vous ne devriez pas me poser cette question.

Q. Vous avez dit avoir eu connaissance de ce fait, est-ce bien la vérité?—R. Je ne vous ai pas dit que le poêle serait bouché dur, mais j'ai déjà vu un poêle où il n'y avait que cet espace (indiquant environ deux pouces de hauteur) où la flamme pouvait passer, et cette ouverture se fermait par une petite clef qu'on laissait tomber; cette dernière était recouverte d'une épaisse couche de suie.

Q. Après deux heures?—R. Après quelques heures.

Q. De quelle marque était ce poêle?—R. C'était un "Happy Thought".

Q. Vous êtes toujours convaincu qu'il y a deux sortes de poêle, l'un pour le charbon mou et l'autre pour le charbon dur?—R. Je vais vous dire pourquoi. . .

Q. Je vous demande de me répondre?—R. Je crois qu'il y en a deux sortes.

Q. Etes-vous certain?—R. Oui.

M. Stork: Je le sais.

Le témoin: Vous n'en trouverez pas dans notre ville, parce qu'on n'en vend pas.

Le président:

Q. Vous n'avez aucune sorte de poêles pour brûler le charbon mou?—R. Non.

M. Ross: Je crois que nous allons un peu loin. J'ai désiré entendre des marchands afin de savoir s'ils avaient des objections à l'emploi du charbon mou, ce n'était pas mon intention qu'on leur fasse violence; nous avons à faire face à des gens habitués au charbon dur, et il nous faut essayer de trouver une solution.

M. Forrester: Nous étudions la question.

M. O'Connor: Le témoin s'est fâché et. . .

M. Ross: Je ne sais trop ce que vous faites ici, mais en tous cas votre question était repréhensible.

Le président: Je ne le crois pas. M. O'Connor, qui a témoigné l'autre jour, est ici à ma demande dans le but de voir ce qui se passe à l'enquête. Cela ne coûte pas un sou au pays, et je crois qu'il fait une grande faveur au comité.

M. Stork: Le témoin n'a jamais dit que la suie boucherait les conduites en deux heures et causerait des explosions.

Le président: M. O'Connor n'a aucunement parlé d'explosions; si vous enlevez les mots "causerait des explosions" de phrase, je dirai qu'il a dit cela.

M. Warner: J'oserais dire que les réponses du témoin à mes questions règlent cette question de la suie, car le charbon dont il s'agit ne fait pas de suie. C'est le charbon bitumineux des Etats-Unis qui fait de la suie, mais comme je l'ai déclaré et comme certains témoins l'ont également affirmé, notre charbon ne contient pas ces mauvais éléments trouvés dans le charbon mou auquel ils sont habitués.

M. Carruthers:

Q. Que pensez-vous du charbon de la Nouvelle-Ecosse?

[M. J. F. Sowards.]

Le président:

Q. J'allais justement aborder la question des tuyaux à fumée construits tout particulièrement pour le charbon dur. Je suppose que vous êtes d'avis que ces tuyaux peuvent être plus petits s'ils doivent servir pour le charbon dur?—R. Oui.

Q. Et que vous devez nécessairement les faire plus grand pour le charbon mou?—R. Oui.

M. Garland:

Q. Le témoin a indiqué avec ses mains, il y a un instant, la hauteur de l'ouverture d'une clef d'arrière sur un poêle de cuisine?—R. Oui.

Q. C'était quelque chose d'environ 5½ ou 6 pouces de large par environ 2½ pouces de haut?—R. Oui, environ cela.

Q. Je ferai remarquer au comité que la clef de nos poêles dans l'Ouest a exactement ces dimensions. Elles sont pratiquement les mêmes dans tous les poêles. Nous ne nettoyons jamais nos tuyaux ou poêles plus d'une fois par année. Nous les nettoyons tous les automnes, lors de l'ouverture du chauffage intense. C'est l'expérience que nous avons faite avec notre charbon albertain. Croyez-vous qu'il y ait des poêles construits autrement pour le chauffage à l'anthracite?—R. Je ne connais pas toutes les marques de poêles, mais j'ai. . .

Q. Avez-vous vu les tuyaux à fumée, de l'Ouest?—R. Non. Le seul endroit où j'en ai vu adaptés au charbon mou est en Angleterre.

Q. Il serait peut-être bon de vous faire remarquer que depuis mon arrivée à Ottawa, cette année, je m'occupe du chauffage de notre poêle de cuisine, je le prépare le matin, je règle le tirage et je constate qu'il est semblable en tous points au nôtre dans l'Ouest. Il n'y a pas de différence.

M. O'CONNOR: Comment sont les poêles d'Angleterre?

M. GARLAND (Bow River): Je ne connais pas ces poêles.

Le TÉMOIN: Quelle sorte de charbon employez-vous?

M. GARLAND (Bow River): Ce que vous appelez du charbon mou. Ce n'est pas un charbon mou ni un charbon bitumineux contenant de la suie. Il brûle bien, ne fait presque pas de suie ou de fumée.

Le TÉMOIN: Je n'ai rien dit à ce sujet.

Q. Je veux que l'on établisse bien la différence. Vous avez jeté un peu de confusion dans l'esprit des membres du comité, et il y a danger qu'on la retrouve dans le procès-verbal. Il n'y a pas de comparaison entre ces charbons. Absolument aucune.

M. Stutchbury:

Q. Etes-vous opposé à ce que le charbon de l'Alberta soit envoyé en Ontario? Les marchands refuseront-ils de le vendre?—R. Aucunement.

Q. Ils le prendraient avec plaisir?—R. Oui, si nous pouvions décider le consommateur à l'acheter. Nous préférerions de beaucoup laisser cet argent au Canada.

Q. Permettez-moi de faire une observation ici. Le témoin doit être au courant de la chose, et elle expliquera l'attitude des marchands. La semaine dernière les marchands de charbon se réunirent en convention à Toronto, et notre ingénieur qui était de passage en cette ville fut invité à y donner une causerie. Le lendemain ces marchands de l'Ontario adoptaient une résolution demandant au gouvernement d'accorder un taux de transport plus favorable pour le charbon albertain expédié en Ontario. Je crois que ce comité doit se rendre compte qu'il n'y a pas de conflit réel entre les marchands de charbon de l'Alberta. Nous apprécions hautement cette attitude.—R. Quel est le prix de ce charbon rendu à Toronto?

Q. Il est prohibitif actuellement. Le transport coûterait environ $12.70.

Le TÉMOIN: Combien le charbon vaut-il en Alberta?

M. STUTCHBURY: Cela dépend de la grosseur du charbon demandé—ce serait environ $3.25 à la mine.

M. Warner:

Q. Permettez-moi d'ajouter quelques mots à la déclaration du député de Bow-River, concernant les variétés de poêles. Nous ne tenons pas compte des sortes de poêles qu'on nous envoie dans l'Ouest. N'importe quel poêle peut brûler notre charbon. Nous n'avons aucune difficulté à ce sujet. J'ai un poêle de cuisine McClary chez moi depuis 1912. Nous n'avons jamais nettoyé la conduite de fumée ou le tuyau au-dessus pendant tout ce temps, et nous brûlons du charbon des différentes mines qui nous environnent. Ainsi les difficultés causées par l'autre charbon, au dire du témoin, n'existent pas pour nous, car nous n'avons jamais eu besoin de nettoyer cette conduite. Nous n'avons même jamais nettoyé le tuyau placé au-dessus du four de ce poêles, depuis 1912. C'est un poêle McClary, et je sais qu'on en trouve beaucoup dans cette partie du pays.

Le président:

Q. Vous nous avez donné des prix sur le coke il y a quelques instants, en avez-vous vendu cet hiver?—R. Oui, quelques wagons seulement.

Q. Etes-vous prêt à affirmer que le charbon a été vendu au prix mentionné par vous, soit $18.00?—R. Je l'ai demandé l'autre jour, et on m'a dit qu'il avait été vendu $18.00 la tonne. Le coke vendu à $20.00 avait été acheté à des prix très élevés.

Q. C'était du coke américain?—R. Je le crois.

Le président:

Q. Quel a été le prix courant de l'anthracite l'hiver dernier?—R. $16.50.

M. Ross:

Q. Que pensez-vous du contrôle des prix du charbon? Cela peut-il avoir des effets sur notre approvisionnement?—R. Le contrôleur établit les prix.—R. Oui, il établit les prix. Il les base sur le prix exigé aux mines par les grosses compagnies, non pas sur le prix de la compagnie indépendante. Nos prix ont été établis, je crois, en les basant sur un prix de $8.50 à la mine. Dans ces circonstances $16.50 est un prix assez raisonnable, mais on a vendu du charbon à $20.00. On en a acheté à raison de $13.00 à la mine.

Q. Qu'entendez-vous par compagnie indépendante, c'est-à-dire le petit propriétaire, qui, lorsque les prix sont élevés, commence l'exploitation d'une petite mine sur sa ferme. Il y a aussi le gros négociant indépendant qui vend du charbon à un prix élevé, puis les grosses compagnies indépendantes. Je crois qu'il existe une ou deux grosses compagnies qui produisent de grandes quantités de charbon. Elles se disent indépendantes, et le gouvernement leur permet d'exiger des prix plus élevés que ceux des propriétaires réguliers, c'est-à-dire le gouvernement américain.

Q. Cela ne semble pas juste?—R. Non, mais c'est arrivé.

M. Davis:

Q. Le témoin nous laisse-t-il entendre que le gouvernement américain contrôle le prix de vente aux mines?—R. Je crois que la loi gouvernant le commerce entre Etats a permis aux compagnies indépendantes d'exiger 75c. de plus que les compagnies régulières.

[M. J. F. Sowards.]

M. O'Connor:

Q. J'ai fait remarquer au général que je désirais vous poser quelques questions pour éclairer ce point. Les gros marchands d'anthracite aux Etats-Unis sont désignés comme le "trust"?—R. Oui.

Q. Vous ne voulez pas dire qu'il existe une combine, pour les tenir éloignés de certaines autres personnes? Comme question de fait certaines ententes sont supposées exister entre les gros propriétaires de mines, et vous désignez ceux qui produisent la plus grande partie de l'anthracite, soit environ 85 p. 100, comme le "trust"? En dehors de ces gros propriétaires, il y a un certain nombre de petits marchands qui produisent environ 15 p. 100 du charbon, ce sont les indépendants. Il existe un certain nombre de ces indépendants?—R. Oui.

Q. Et ils ont leurs quartiers à New-York?—R. Oui.

Q. Le trust a ses quartiers à Pittsburg et dans les environs?—R. A Philadelphie, n'est-ce pas?

Q. A Philadelphie. Maintenant, à laquelle de ces catégories payez-vous d'ordinaire les prix les plus élevés, au trust ou aux indépendants?—R. Aux indépendants.

Le PRÉSIDENT: Ce sont eux qui sont le trust.

M. O'Connor:

Q. C'est plutôt le contraire. De quelle manière les indépendants procèdent-ils d'habitude? Vendent-ils, ou ne vendent-ils pas dans les périodes d'abondance? —R. Oui, ils vendent. Pas tous, les gros indépendants.

Q. Les supposés indépendants ont-ils l'habitude d'accumuler leur charbon pour les périodes de rareté?—R. Je le suppose.

Q. Vous constatez que les indépendants ont du charbon lorsque le trust n'en a pas?—R. Oui.

Q. Les indépendants contrôlent le charbon disponible "Spot Grade" lorsqu'il y a rareté et sont en mesure de vous en fournir lorsque vous en désirez sans égards au prix?—R. Ils peuvent d'ordinaire vous en vendre quelques wagons.

Q. Ce qui démontre qu'ils doivent en accumuler pendant les périodes d'abondance?—R. Oui.

Q. Votre expérience au cours de plusieurs années démontre que les indépendants obtiennent d'ordinaire des prix plus élevés que les prix réguliers?—R. Oui.

Q. Le soi-disant trust doit être soumis à une entente quelconque, car au cours des deux dernières années les prix sont tombés de 50 cents la tonne en avril?—R. Le premier avril.

Q. Et il y eut ensuite hausse de 10c. par mois pendant les cinq mois subséquents jusqu'à ce que le prix soit de nouveau normal?—R. Oui.

Q. En somme, vous êtes mieux traités par le trust que par les indépendants. Est-ce que ces indépendants—je vais me servir d'une expression un peu forte—vous prennent à la gorge des fois? Vous font-ils payer de gros prix lorsqu'ils le peuvent?—R. Vous n'achetez pas de ces gens à moins d'y être obligé.

Q. Lorsqu'ils le peuvent?—R. Il vous faut acheter des indépendants de temps à autre. Au cours des dernières années il nous a fallu payer 50 p. 100 du prix régulier, et nous appelons cela un indépendant à 50 p. 100, afin de nous assurer une provision satisfaisante.

Q. D'ordinaire vous payez des prix plus élevés aux indépendants? J'essaie d'établir comment cela se fait. D'ordinaire il vous faut payer plus aux indépendants?—R. Oui.

Q. Récemment vous avez été obligés d'acheter beaucoup des indépendants? —R. Oui, beaucoup. La même compagnie qui nous vendait du charbon à prix fixe, nous vendait du charbon des indépendants et nous l'expédiait comme tel.

[M. J. F. Sowards.]

Q. Ce sont des intermédiaires et ils achètent des autres?—R. Je ne sais où ils prennent leur charbon, mais ils savent bien vous demander 75c. de plus que les autres.

Q. Voulez-vous me répondre à une autre question. Je crois que nous savons maintenant pourquoi les marchands sont quelquefois obligés de payer leur anthracite plus cher qu'en d'autre temps. Cette même condition prévaut-elle pour la charbon bitumineux, êtes-vous soumis à des extorsions semblables de temps en temps?—R. Les prix varient si souvent; il y a tant de différentes qualités de charbon mou que vous pouvez en obtenir à n'importe quel prix.

Q. Je considère cette question très importante et je l'avais oubliée. Vous achetez quelquefois du charbon bitumineux à un prix ridicule.—R. Vous pouvez l'acheter en gros morceaux à $2.25 actuellement.

Q. Vous l'achetez quelquefois à $1.50?—R. Pas ces dernières années.

Q. En 1922?—R. Les prix sont tombés pendant une journée ou deux.

Q. A $1.50, $1.55, $1.60?—R. Ces prix n'ont eu cours que pendant une ou deux journées.

Q. Quelques mois plus tard il était monté à quel prix?—R. $5, $6 et $7.

Q. Le même charbon?—R. Oui.

Q. Et ceci explique dans une certaine mesure les variations énormes constatées dans les prix exigés du consommateur. Ces questions sont justes à votre point de vue.—R. Peu nous importe le prix que nous payons.

Q. Vous êtes satisfaits de votre 50c., si vous pouvez l'obtenir?—R. C'est tout ce que nous demandons.

Le président:

Q. A-t-on exigé des prix plus élevés des marchands canadiens que des marchands de charbon américains, abstraction faite du transport?—R. Non, on n'a pas exigé davantage de nous. Prenez, par exemple, deux centres situés sur le lac. Je crois que le charbon se vendait $1 de moins de l'autre côté que chez nous. Nous payons $1.00 de plus pour le transport. On le vendait $1.50 de moins à Ogdensburg, je crois.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser?

M. Ross:

Q. Il me semble que le contrôle des prix a bien souvent pour effet de faire tarir les provisions?—R. Oui. Je crois qu'on a fait erreur dans la province d'Ontario en fixant un prix, car le consommateur ne pouvait pas obtenir de charbon. Si vous étiez obligés de vendre le charbon à $16.50, vous ne pouviez pas en acheter à $13 d'un marchand indépendant, et courir le risque de perdre trois ou quatre dollars par tonne. C'est exactement ce qui est arrivé. Je crois que le prix établi est encore en vigueur, et vous ne seriez pas libre de le vendre moins de $16 quand bien même vous seriez en état de le vendre à dix. N'est-ce pas?

M. O'CONNOR: Je ne sais pas si ce prix a été établi comme maximum ou minimum.

Le TÉMOIN: Je connais deux ou trois marchands qui auraient pu obtenir quantité de charbon l'hiver dernier, mais qui ne l'ont pas fait à cause des prix établis.

Le PRÉSIDENT: Cela est important. La rareté du charbon est attribuable au fait. . .

M. O'CONNOR: Dans une certaine mesure. . .

Le PRÉSIDENT: Il serait peut-être mieux de dire qu'en effet cela est attribuable, dans une certaine mesure, au fait que les prix étaient contrôlés.—R. Oui. Nous ne pouvions pas exiger plus de $16.50. Ou plutôt nous le pouvions de cette manière, si M. Ellis était satisfait que nous avions payé plus de $8.50 aux mines. Un marchand pouvait avoir acheté du charbon à $8.50, et vous de votre côté

[M. J. F. Sowards.]

être obligé de le payer $11, $12 et $13, alors vous ne pouviez pas en vendre tant que le prix restait fixé à $16.50. En sachant que l'hiver serait long et dur, on aurait pu en faire venir et attendre que la provision des autres soit épuisée pour demander le prix désiré.

M. O'Connor:

Q. La fixation des profits aurait été préférable à la fixation des prix, mais ça n'aurait pas encore été suffisant?—R. Oui, cela aurait été très bien.

M. Warner:

Q. Tous les calculs du témoin sont basés sur des transactions au comptant? —R. Oui.

Q. Pour les achats et les ventes?—R. Oui, nous ne vendons pas de charbon à moins d'être payé comptant. Nous avons abandonné l'autre méthode il y a quatre ou cinq ans. Nous avions alors $27,000 de crédit dans nos livres, et je crois que vous y trouverez encore la plus grande partie. Nous avons donc décidé de faire nos transactions au comptant.

Q. Dans bon nombre de commerces il y a de la différence entre les transactions au comptant et les transactions à terme?—R. Je ne vois pas pourquoi il y en aurait, lorsque vous payez comptant.

Le PRÉSIDENT: Nous vous remercions d'avoir bien voulu rendre témoignage.

Le TÉMOIN: Si vous avez d'autres questions à poser, je serai heureux d'y répondre.

Le PRÉSIDENT: Je viens de montrer à M. Sowards un certificat de M. C. M. Hawkes, de la Burton McLean Company, de Winnipeg, sur la propriété du charbon de l'Alberta. Le témoin dit qu'il réalise maintenant la différence, c'est-à-dire que la publicité peut faire beaucoup.

Le SECRÉTAIRE donne lecture du document suivant:

"Le certificat suivant concernant la valeur du charbon albertain pour usage domestique, comparée à l'anthracite de Pensylvanie, a été reçu récemment par Howard Stutchbury, commissaire provincial du charbon, de C. M. Hawkes, de la Burton McLean Company, de Winnipeg:

"J'étais un consommateur avéré du charbon dur américain, mais ce charbon mêlé d'ardoise au prix de $20 et plus la tonne me fit réfléchir. Je me décidai en conséquence de faire l'essai du charbon albertain, et j'eus alors la surprise de ma vie. Ecoutez bien ceci: d'ordinaire j'achetais 11 tonnes de charbon dur américain tous les ans. Je le brûlais dans ma fournaise, et j'en retirais environ 13 tonnes de cendre et 2 tonnes de charbon non consumé que j'aurais pu sasser si je l'avais désiré. Mais un homme ne peut pas faire ce travail et conserver sa dignité. Quelquefois la maison était chaude et en d'autres temps nous n'étions pas aussi heureux. Le charbon dur est une chose très capricieuse, mais nous parvenions toujours à obtenir quantité de chaleur si nous attendions de cinq à six heures et avions un peu de veine.

"Maintenant, je brûle du charbon de l'Alberta, de douze à quatorze tonnes par année. Je peux dire que je n'ai que le tiers des cendres que j'avais avec le charbon dur. Si la fournaise reçoit les soins voulus nous obtenons quantité de chaleur, presque instantanément, et au moment où nous la désirons, sans aucune difficulté. Je n'exagère pas en disant que je préfère le bon charbon albertain à $20 la tonne à l'anthracite américain au même prix."

Le PRÉSIDENT: Je suppose que ce n'est pas un propagandiste payé pour vanter votre charbon et l'Ouest.

[M. J. F. Sowards.]

M. STUTCHBURY: Non, cette lettre nous a été envoyée en réponse à une circulaire du Board of Trade de Calgary, et nous en avons reçu des centaines de ce genre, mais je me suis servi de celle-ci, parce qu'elle était très bien rédigée.

M. FORRESTER: M. Stork dit qu'il préfère notre charbon au charbon américain.

M. STORK: Permettez-moi de dire quelques mots avant que le prochain témoin ne soit appelé. Pour introduire le charbon albertain en Ontario, il y a plusieurs facteurs à considérer. Vous avez constaté que dans l'Ontario, on relie le poêle à la cheminée en employant aussi long de tuyau que possible. C'est-à-dire qu'on fera faire le tour de la maison au tuyau de fumée afin d'en retirer le plus de chaleur possible. Cette habitude est commune à la plupart des gens. Je crois que la dimension du tuyau a également quelque chose à faire avec la combustion du charbon.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que ce n'est pas l'habitude à la campagne plutôt qu'à la ville?

M. STORK: Non, à la ville.

M. FORRESTER: A la campagne, également.

M. STORK: Il y a deux dimensions de tuyaux de poêle. Vous pouvez vous servir d'un tuyau de six pouces ou d'un tuyau de sept pouces. Celui de sept pouces est préférable pour le charbon mou, je crois. L'ouverture de presque tous les poêles de cuisine exige un tuyau de sept pouces, mais quantité de gens se servent d'une feuille conique pour réduire la dimension du tuyau de sept à six pouces, et lui font faire le tour de la maison avant de l'introduire dans la cheminée. En Colombie-Britannique, nous employons un tuyau de sept pouces et nous plaçons le poêle tout près de la cheminée, à quatre ou cinq feuilles de distance seulement. Vous obtenez les meilleurs résultats de cette manière si vous brûlez du charbon mou. Je n'ai jamais employé autre chose que du charbon mou dans l'Alberta ou en Colombie-Britannique au cours des dernières vingt-cinq années, et je peux affirmer, sans aucun préjugé que je préfère une tonne de charbon mou à une tonne de charbon dur au même prix.

Le PRÉSIDENT: Pouvez-vous nous donner des raisons à ce sujet?

M. STORK: Le charbon mou donne plus de chaleur, il brûle mieux, et vous obtenez des résultats plus rapidement. Ici, dans l'Ontario, les gens se sont habitués automatiquement à l'emploi de l'anthracite parce qu'ils croient pouvoir conserver du feu toute la nuit dans le poêle. Nous pouvons faire la même chose avec le charbon de l'Alberta. Je n'ai aucune difficulté à conserver du feu toute la nuit dans mon poêle. Mais ici les gens sont habitués à l'autre charbon et l'emploi du charbon albertain ou du charbon mou n'est qu'une question de préjugés. Personnellement, j'aurais été heureux de voir les Américains mettre un embargo sur leur charbon dernièrement comme ils ne nous l'ont laissé entendre. L'Est en aurait peut-être été incommodé par la rareté du charbon, mais en définitive, ç'aurait été une excellente chose si les Américains l'avaient fait. Notre industrie houillère se serait développée, car il aurait fallu s'approvisionner à même les mines du pays, et le peuple en général s'en serait très bien trouvé puisque cet argent serait resté au pays.

Le PRÉSIDENT: Absolument.

M. ROSS: Le charbon dur doit durer plus longtemps en Angleterre et en France, là où nous étions. Le poêle y était toujours placé près du mur. Ils ne s'en servent que peu de temps. Nous tenons nos poêles éloignés du mur et traversons la chambre avec le tuyau.

Le PRÉSIDENT: Le climat n'y est pas aussi rigoureux.

M. ROSS: Pas aussi rigoureux, mais il y a une raison à cette disposition.

M. STORK: Je me suis souvent dit que les fabricants de poêles au Canada ne considéraient pas assez leur commerce au point de vue scientifique. Vous

[M. J. F. Sowards.]

avez remarqué, à maints endroits dans l'Est, particulièrement dans l'Ontario, des cheminées défectueuses. Vous voyez des traces de pluie le long de ces cheminées jusque dans la maison. Ceci est attribuable au fait que le poêle est trop éloigné de la cheminée, qu'il n'y a pas assez de chaleur dans le combustible pour porter la fumée réchauffée jusqu'au sommet de la cheminée. Lorsque la fumée se refroidit elle se condense, et c'est dans le but de retirer toute la chaleur possible du combustible qu'on attache ces longueurs tortueuses de tuyau au poêle. La combustion se fait mieux lorsque le poêle est assez prêt de la cheminée pour permettre à la chaleur d'atteindre le sommet de celle-ci. Je crois que quantités de nos difficultés au sujet de la combustion, des poêles et du combustible seraient évitées, si quelqu'un publiait un traité sur la question de la combustion, ou si les vendeurs de poêles voulaient renseigner les personnes qui achètent des poêles. Je crois qu'à ce moment, où il est question d'entreprendre une campagne pour renseigner le peuple sur un charbon tout à fait nouveau, que la question de la combustion et des appareils de chauffage devrait être expliquée à fond, afin que cette épreuve ne soit pas sans résultats.

Le PRÉSIDENT: J'allais vous faire remarquer, général Ross, en ce qui concerne l'emploi des poêles dans les vieux pays, qu'ils ne sont pas utilisés tant pour le chauffage que pour la cuisson.

M. ROSS: Un feu vif.

M. Garland:

Q. J'approuve tout ce qu'a dit M. Stork, sauf lorsqu'il dit que ça pourrait faire de la différence si on brûlait le charbon de l'Ouest avec un tuyau de 6 pouces au lieu d'un de 7 pouces.

Le PRÉSIDENT: Vous ne voulez pas qu'on garde cette idée.

M. GARLAND: Non. Il a parlé de charbon mou. Je me sers d'un tuyau de 6 pouces.

W. E. CAMPBELL, chef du trafic pour la commission des chemins de fer du Canada, est ensuite appelé et assermenté.

Le PRÉSIDENT: Le colonel Arthurs est-il présent?

M. FORRESTER: Non, il prend part au caucus.

Le PRÉSIDENT: Je suis heureux de constater que le général Ross n'y est pas allé—a-t-il abandonné le parti conservateur?

Au TÉMOIN: Quelle est votre profession?—R. Je suis chef du trafic pour la commission des chemins de fer du Canada.

Q. Depuis combien de temps êtes-vous au service de la commission des chemins de fer?—R. Environ un an.

Q. Ce témoignage sera probablement un des plus importants de ceux que nous entendrons, parce que nous en sommes venus à la conclusion que la question de l'emploi du combustible canadien à des fins canadiennes repose sur la question des taux de transport. Depuis combien de temps êtes-vous à l'emploi de la commission des chemins de fer?—R. Environ un an.

Q. Et avant ça?—R. J'ai été employé dans la division du trafic des chemins de fer pendant vingt-cinq ans.

Q. Et en cette qualité, la question des taux a été votre principal emploi?—R. Oui, monsieur.

Le PRÉSIDENT: J'ai dans l'idée que le colonel Arthurs a fait une étude spéciale de cette question des taux de fret, et j'allais suggérer, vu qu'il ne peut être présent cette après-midi, l'ajournement à 9.30, afin de lui permettre de traiter le premier ce sujet, à moins qu'il n'y ait d'autres messieurs qui désireraient s'occuper de cette affaire et de poser des questions au témoin.

Le TÉMOIN: J'aimerais faire une déclaration afin qu'il n'y ait pas de malentendus quant au genre de renseignements que je puis donner à ce comité.

[M. W. E. Campbell.]

Je désire annoncer que nous sommes prêts à fournir tout renseignement quant aux faits que nous connaissons, aux taux où à toute autre chose concernant le trafic, qui tombe sous la juridiction de la Commission, mais, vu le grand nombre de tarifs et de taux qui existent entre divers points, il est presque impossible d'apporter ici tous les renseignements qui pourraient être demandés par chacun. Naturellement, je ne connais pas exactement la nature des renseignements désirés, mais il se peut que, si l'on savait ce que vous désirez, nous pourrions préparer un compte-rendu; ce serait aussi satisfaisant que n'importe quelle autre manière de procéder.

M. WARNER: Monsieur le président, je crois votre suggestion bonne, si le colonel Arthurs a pensé de cette façon et s'il a quelques idées particulières. Il demeure près d'ici. Nous avons beaucoup parlé au point de vue de l'autre bout de la ligne, et le colonel Arthurs demeure ici dans Ontario, et je crois que ce serait une bonne idée qu'il fût ici et posât ses questions. Cela ne devrait pas cependant empêcher le témoin de rendre son témoignage, mais s'il le fait, il vaudrait mieux que le colonel Arthurs l'entendît et qu'il transquestionnât le témoin cette après-midi.

M. GARLAND: Je désire que le colonel Arthurs entende tous les témoignages possibles. Il pourra sans doute obtenir une copie dactylographiée de ces témoignages, mais je suggérerais tout de même que l'on procédât. Il y en a parmi nous qui se sont donné quelque peine pour préparer un exposé des faits que nous aimerions soumettre au témoin afin d'avoir sa réponse.

Le PRÉSIDENT: Je suis à votre disposition.

M. GARLAND: Dans ce cas, nous avons ici une compte-rendu montrant le coût total d'un convoi de charbon dans seize divisions, d'un point quelconque de l'Alberta à Toronto. Je dois dire que cette estimation a été faite par un employé de fret qui a de l'expérience et qui a été employé pendant nombre d'années sur différents grands chemins de fer. Pour des raisons évidentes, il préfère que son nom ne soit pas mentionné à moins de nécessité absolue. Il estime:—

16 mécaniciens à $12	$ 192 00
16 chauffeurs à $8	128 00
16 chefs de trains à $8	128 00
32 hommes d'équipe à $6	192 00
Ajouter 15 p. 100 pour délais	96 00
100 p. 100 pour l'expédition et la surveillance	736 00
50 cantonniers à $3 par jour, chaque division divisée entre 15 trains par jour, $10 par train, 16 divisions	160 00
16 inspecteurs à $5	80 00
100 p. 100 pour surveillance	240 00
16 expéditeurs de trains à $5	80 00
192 tonnes de charbon à $7 la tonne	1,344 00
384,000 gallons d'eau à 15c. le M.	58 00
Entretien des wagons	500 00
Entretien ordinaire des locomotives à $10,000 par 100,000 milles, 2,200 milles.	220 00
Entretien journalier	220 00
Fournitures de trains	200 00
Total	4,574 00
Ajouter 50 p. 100 pour surveillance générale	2,287 00
Allouer 60 p. 100 pour renvoi des wagons vides	4,116 00
Total	$10,977 00

[M. W. E. Campbell.]

Environ $4.62 la tonne.

Au taux de $6 la tonne, la compagnie de chemin de fer recevrait $14,250.00 par train.

Je désire attirer l'attention du comité sur le fait que plusieurs de ces item donnent le coût total d'un train, cependant, on pourrait manœuvrer plusieurs trains sans dépense additionnelle.

Le PRÉSIDENT: Posez-vous une question au témoin?

M. GARLAND: Oui, je vais lui présenter cet état et lui demander si c'est une estimation adéquate des charges approximatives qui font le coût de l'opération d'un train de cinquante wagons ayant chacun une capacité de 47½ tonnes, soit 2,375 tonnes?

Le TÉMOIN: Je suis absolument incapable de vous répondre parce que la question du transport du charbon de l'Alberta en Ontario est nouvelle. Je n'ai pas entendu parler de ce problème et n'y ai songé que tout dernièrement, de sorte que je ne pourrais exprimer une opinion, et la commission ne pourrait non plus le faire, avant que la question ne lui soit soumise et qu'elle demandât aux chemins de fer et aux expéditionnaires de paraître devant elle, et qu'elle fît une enquête régulière sur cette question. Je ne puis rien dire au sujet de cet état, monsieur. Il appartient d'abord aux chemins de fer de se prononcer sur le prix du transport du charbon, et je pourrais ajouter que, en vertu des dispositions de la loi des chemins de fer, et parlant en général, le chemin de fer propose les taux ordinaires et la Commission juge des questions relatives aux taux. S'il y avait une enquête ou une plainte ou quoi que ce soit au sujet des taux. . .

Le PRÉSIDENT: Croyez-vous que la Commission des chemins de fer s'occuperait des détails de cette question si ce comité les lui soumettait?—R. Je crois que les chemins de fer devraient d'abord dire au comité quels taux ils pourraient exiger.

Q. Toute personne n'a-t-elle pas le droit de soumettre ses griefs à la Commission des chemins de fer?—R. Oui; on pourrait loger une plainte contre les taux maintenant en vigueur.

Q. Supposons que ce comité logeât une plainte à la Commission, et maintînt qu'il existe des griefs au sujet des taux sur le charbon de l'Ouest, croyez-vous qu'elle examinerait la chose au point de vue des taux?—R. Je crois que la Commission s'occuperait de n'importe quelle plainte; je crois qu'elle serait forcée de s'occuper de n'importe quelle plainte faite en vertu de ses règlements.

M. O'Connor:

Q. Il faut se baser sur le coût. Si vous en appeliez à la Commission des chemins de fer, cette Commission ne pourrait forcer une compagnie de chemin de fer à charger moins que le coût du transport.—R. Non, le chemin de fer devrait néanmoins calculer le prix suivant les principes depuis longtemps reconnus.

Q. Et le principe initial c'est le coût?—R. Oui.

M. GARLAND: Je désire faire une remarque avant que l'on pose d'autres questions: vous remarquerez qu'aucune disposition n'est faite ici pour l'intérêt sur les dépenses attribuables au capital; spécifiquement, pour la raison que, que vous vous servez du charbon ou non, il faut l'entretenir, et si, durant les mois d'été la ligne complète ne servait pas, vous auriez quand même tout le coût d'administration et l'intérêt à payer; il se peut que la détérioration de la route fût moindre; mais nous vous montrons ici comment les chemins de fer peuvent faire un profit de plus de quatorze mille dollars par convoi, ceci n'a rien à faire avec l'intérêt sur le capital investi.

M. FORESTER: Pourquoi ajoutez-vous 50 p. 100 pour surveillance?

[M. W. E. Campbell.]

M. GARLAND: Cet état a été préparé d'une façon très libérale, afin d'être sûr de ne pas outrepasser nos chiffres.

M. FORRESTER: Ceci n'est-il pas du superflu?

M. GARLAND: La commission peut en juger ainsi; j'espère qu'elle le fera; mais en préparant cet état, nous le voulions très libéral, afin d'être du bon côté.

M. DRUMMOND: Ces chiffres ont-ils été compilés sur la base donnée?

M. GARLAND: Ces chiffres ont été préparés par un expert et revus par d'autres.

M. DRUMMOND: Un homme de chemin de fer?

M. GARLAND: Employé durant seize ans dans les chemins de fer.

M. DRUMMOND: Employé dans le service ferroviaire?

M. GARLAND: Il était employé; il ne l'est plus.

Le PRÉSIDENT: Que penseriez-vous de la suggestion que ce comité prépare une résolution comportant un grief pour être soumise à la Commission des chemins de fer; soumettons le mémorandum que nous avons ici et demandons-lui de faire une enquête sur toute la question. Notre grief serait contre les taux présents des mines de l'Alberta à Toronto, ou à un point central quelconque du Canada.

Un honorable député:

Q. Y a-t-il un taux pour le charbon entre l'Alberta et Toronto?

Le PRÉSIDENT: J'ai cru comprendre que M. Garland avait dit $12.50 la tonne.

M. GARLAND: Pour Ottawa c'est au-dessus de $14.00; pour Toronto c'est estimé à $12.50 la tonne, je crois.

M. KNOX: Le même argument ne pourrait-il s'appliquer à toute autre marchandise transportée par les chemins de fer?

Le PRÉSIDENT: Absolument.

Q. Vous remettez ce mémorandum entre les mains du témoin, et celui-ci dit qu'il ne tient pas à s'en occuper.

Le TÉMOIN: Je ne puis m'en occuper, c'est au chemin de fer de l'analyser, de la vérifier, etc.

Le PRÉSIDENT: Et le gouvernement devrait, je suppose, nommer des avocats pour le représenter devant la Commission des chemins de fer, et comme ceci est une question d'intérêt national, je crois qu'il devrait le faire le plus tôt possible.

M. WARNER: Je crois que le comité du Sénat a demandé à Sir Henry Thornton—je ne sais s'il a aussi demandé au C.P.R.—de définir le taux du transport du charbon de l'Alberta; ceci n'est guère un grief encore. Je crois que ce comité devrait d'abord demander aux chemins de fer d'indiquer ce qu'ils peuvent faire, plutôt que de faire un grief à la Commission des chemins de fer; c'est du moins ma manière de voir.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous quelques questions quant aux faits à poser au témoin? Il ne tient pas à donner d'opinions, et je ne le blâme pas, parce qu'il est au service de la Commission des chemins de fer, qui est une cour.

Q. Connaissez-vous les taux de fret pour le charbon par exemple des mines de Drumheller en Alberta jusqu'à Toronto?—R. J'ai ici le tarif et les taux, et je pourrais mentionner les taux afin qu'ils soient enregistrés. Ces taux ont été publiés récemment. Ottawa et Toronto, les mêmes aux deux endroits.

De Evansburg, Alberta, 65 c. par 100 livres.
De Foothills, Alberta, 66 c. par 100 livres.
De Harlech, Alberta, 67½ c. par 100 livres.
De Mountain Park, 66 c. par 100 livres.
De Rosedale, 63½ c. par 100 livres.
De Saunders, 67 c. par 100 livres.

[M. W. E. Campbell.]

De Sterco, 66 c. par 100 livres.
De Wayne, 63½ c. par 100 livres.
De Drumheller, 63½ c. par 100 livres.

A ma connaissance ce sont les seuls taux qui aient été publiés.

Q. Et ces taux sont les mêmes pour les chemins de fer nationaux et le C.P.R.?—R. Le C.P.R. n'expédie pas de tous ces points mais les taux sont les mêmes.

Q. Avez-vous une échelle des taux des Provinces Maritimes, soit des mines Minto ou des mines de charbon du Cap-Breton jusqu'à Toronto par rail?—R. Aucuns taux spéciaux ne sont publiés; c'est-à-dire que l'on transporte généralement le charbon d'après des taux dits de faveur, et le transport du charbon des mines de la Nouvelle-Ecosse ne dépasse guère en général Montréal et Ottawa; de sorte que il n'a pas été publié de taux de faveur sur le charbon des mines de la Nouvelle-Ecosse jusqu'à Toronto.

Q. Veuillez nous donner des taux pour Montréal et Ottawa?—R. De Springhill-Junction à Montréal ils sont de $3.60 la tonne poids net.

Q. C'est-à-dire deux mille livres?—R. Oui. De Sydney-Mines à Montréal, $4.50 la tonne poids net. De Stellarton à Montréal, $3.90. Ce sont là des endroits de chargement typiques.

Q. Avez-vous Sydney?—R. Le même taux que Sydney-Mines.

Q. Ils sont les mêmes que de Sydney-Mines?—R. Oui.

Q. Connaissez-vous quelque chose du transport par eau entre Sydney et Montréal?—R. Non, monsieur.

Q. Connaissez-vous quoi que ce soit au sujet d'un taux spécial accordé par le C.P.R. entre les mines Minto et Ottawa—Les mines Minto sont dans le Nouveau-Brunswick—?—R. On a publié des taux de faveur de Minto à Ottawa. Je ne pourrais vous donner ces taux dans le moment.

Q. Voulez-vous nous fournir ce renseignement?—R. Oui, monsieur.

M. Drummond:

Q. N'avez-vous pas un taux de faveur entre Montréal et Toronto?—R. Les taux entre Montréal et Toronto sont de tant par mille.

Q. Pourriez-vous nous les donner?—R. Je ne les ai pas ici. Je pourrai les avoir.

Q. Ceci ajouté aux $4.60 nous donnerait les taux?—R. Cela vous donnerait les taux; mais si l'on transportait à Toronto en vertu de taux basés sur les principes. . .

Q. Vous pourriez nous donner ces taux maintenant?—R. Oui, mais j'imagine que ces taux ne seraient pas nécessairement ceux que l'on publierait si ce trafic avait lieu.

Q. Cela nous donnera une base d'opération en tout cas.

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. Garland:

Q. Quels sont-ils entre Lethbridge et Toronto?—R. Je ne crois pas qu'on ait publié le taux de Lethbridge.

Q. Cet endroit est-il sur le C.P.R.?—R. Oui.

Q. Seulement sur le C.P.R.?—R. Oui.

Q. Le C.P.R. n'a pas publié de taux?—R. Je ne crois pas.

Q. Pourriez-vous me dire pourquoi?—R. Non, je ne pourrais vous dire pourquoi.

M. Shaw:

Q. Je suppose qu'il n'y a pas de trafic?—R. Je puis dire sans hésiter, que Lethbridge et Drumheller sont généralement placés sur la même base et, si je

[M. W. E. Campbell.]

m'aventurais dans le royaume de l'imagination, je dirais que si l'on faisait du transport entre Lethbridge et Toronto, les taux seraient probablement les mêmes que ceux de Drumheller, les taux de ces deux endroits jusqu'à Winnipeg étant les mêmes.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous quelques questions à poser, M. Stutchbury?

M. STUTCHBURY: Jusqu'à présent, il n'y a pas de plainte de la part du gouvernement de l'Alberta non plus que des propriétaires de mines de cette province quant aux taux. Le gouvernement de l'Alberta a demandé à la compagnie des chemins de fer de fixer les taux, et franchement, tant qu'à moi je n'aimerais pas me présenter devant la Commission des chemins de fer tant que la compagnie n'aura pas donné sa réponse.

M. GARLAND: Je n'aimerais pas voir cette déclaration paraître exactement sous cette forme, c'est-à-dire qu'il n'y a pas de plainte; nous ne savons pas encore s'il y en aura ou non.

Le PRÉSIDENT: Je crois que le public comprendra ce que veut dire M. Stutchbury.

M. STUTCHBURY: Nous n'en savons rien.

M. WARNER: Nous ne savons pas encore quelle sera sa réponse.

Le président:

Q. Avez-vous examiné la possibilité de taux réduits pour le charbon des mines de l'Est comme de celles de l'Ouest au Canada central?—R. Non, monsieur.

Q. Pourriez-vous me donner le nom d'un employé de votre Commission qui a fait telle étude?—R. Je ne sache pas que la Commission ait fait cette étude, car la question n'est pas venue devant elle.

Q. Vous n'étudiez que les questions qui sont portées devant la Commission? —R. Généralement parlant, oui.

Q. Pourriez-vous suggérer quelqu'un de compétent soit à l'emploi du Pacifique-Canadien ou des chemins de fer nationaux qui pourrait renseigner le comité au sujet des taux de fret et des possibilités de les réduire?—R. Vu les rapports des journaux à l'effet que sir Henry Thornton, et je suppose aussi le Pacifique-Canadien étudient présentement la question des taux de l'Alberta à l'Ontario, je crois qu'on peut naturellement conclure que les officiers en charge du trafic ont dû étudier la question de près depuis deux ou trois semaines; et, naturellement, quant à ce qui concerne le Pacifique-Canadien, je m'imagine que le fonctionnaire qui serait le plus au courant de cette question et qui l'a le plus étudiée, serait M. Lannigan, le gérant-général du fret; et le fonctionnaire correspondant des chemins de fer nationaux est M. Martin, de Montréal.

M. O'Connor:

Q. Pourriez-vous répondre à une question comme celle-ci: Combien coûterait le transport pour soixante milles additionnels dans des conditions normales en plus du taux existant, c'est-à-dire si vous rajoutez soixante milles de plus?—R. Pour un long parcours?

Q. Oui, pour un parcours de mille milles ou plus?—R. On pourrait parfois les ignorer complètement, mais d'autres fois on pourrait ne pas les ignorer.

Q. Le coût réel, pouvez-vous me dire ce qu'il serait en supposant qu'on ne les ignorât pas?—R. Non, monsieur, je ne pourrais vous le dire.

Q. Serait-il insignifiant?—R. Je crois que cela dépendrait de la situation; par exemple, si la longueur du parcours maintenant disons un point terminus ou divisionnaire...

Q. Il va me falloir citer les faits; sur le chemin de fer Canadian-Northern dans l'Alberta occidental, il y a un très grand gisement d'excellent charbon,

situé à soixante milles de la ligne principale; il est question de construire les soixante milles de ligne. Supposons que ces soixante milles de ligne soient construits, le parcours irait en général en descendant, à partir du gisement de charbon jusqu'à la voie principale, et ne présenterait aucune difficulté sérieuse; maintenant, en supposant que nous aurions un taux d'un point de contact sur la voie principale, de disons $6.00 la tonne entre Ottawa et ce point près du gisement de charbonet supposant que la voie soit construite et en opération—il vous faudra considérer cette construction comme ayant été faite dans le but du transport du charbon, de sorte qu'il vous faudra ajouter au taux—quel serait dans les circonstances le taux moral pour 60 milles.—R. Eh bien, quant au taux entre l'est et l'ouest du Canada, le territoire est divisé en sections. Par exemple, le taux de Montréal, de Toronto et de Windsor à Edmonton, est le même. Tout ce territoire, Montréal et l'ouest, possède les mêmes taux. Il y a un groupe plus petit aux points de destination dans l'ouest et il se peut que vous parliez du transport du charbon de l'ouest à l'est. Nous trouvons qu'un grand territoire serait soumis au même taux.

Q. Laissez-moi vous montrer comment je vois la chose. Ce serait une bonne affaire pour le chemin de fer. N'est-ce pas, supposons que vous puissiez ajouter à la ligne principale un trafic de plusieurs milliers de tonnes de charbon par jour sur un embranchement de 60 milles de longueur, cela pourrait payer la ligne principale de transporter même à un taux réduit sur une longueur de 600 milles, n'est-ce pas?—R. On pourrait considérer la chose ainsi, s'il n'y avait pas...

Q. Y a-t-il des raisons pour que l'on exige un taux plus élevé pour le transport sur l'embranchement de 60 milles? Il n'y a aucune raison pour que l'on fasse une différence appréciable entre les taux actuels, disons entre Bruele et Ottawa lorsque vous apportez un immense accroissement de trafic à la ligne principale?—R. A première vue, je ne crois pas qu'il dût y avoir une différence appréciable.

Q. La différence pourrait ne pas exister. Ce serait peut-être une bonne affaire que de réduire le taux afin d'inviter le trafic à la ligne principale. Ceci me paraît être une bonne affaire?—R. On fait quelquefois des taux en égard à ces conditions.

Q. N'est-il pas vrai que dans certains cas, l'on transporte les marchandises sur la ligne principale à des endroits éloignés de 460 à 500 milles, disons entre Montréal et Vancouver, que les marchandises, dis-je, sont transportées à aussi bon marché entre Montréal et Vancouver qu'entre Montréal et Edmonton ou Calgary, 400, 500, 600 ou 700 milles moins éloignés?—R. Oui, très souvent.

Q. Il est vrai que cela se fait?—R. Oui, pour certaines marchandises.

Q. C'est ce dont parlait M. O'Connor, sur un long parcours, 60 milles ne feraient pas une différence appréciable, vu la manière dont on calcule généralement le prix du transport?—R. Non, monsieur.

M. O'Connor: Vous comprenez où je veux en venir? C'est le charbon de haute qualité.

Le président: Je désire demander au témoin s'il peut revenir jeudi matin à 11 heures. Cela vous va-t-il?

Le témoin: Parfaitement.

Le président: Je suggère maintenant que l'on appelle M. Martin et M. Lanigan. Croyez-vous que cela puisse déranger en quoi que ce soit la décision qu'ils peuvent prendre quant aux taux?

M. Stutchbury: C'est justement ce que je me demandais.

M. Shaw: Pourquoi ne pas leur demander de ne venir qu'au cas où ils en seraient déjà arrivés à une conclusion au sujet de cette question?

[M. W. E. Campbell.]

Le PRÉSIDENT: Cela pourrait se faire. Je n'aimerais pas intervenir dans leur décision. S'ils viennent, on pourrait leur poser des questions qui les embarrasseraient quand ils devront en venir à une décision.

M. STUTCHBURY: Ils sont très anxieux d'en venir à une décision.

Le PRÉSIDENT: M. Carvell, le président de la commission des chemins de fer, m'a donné leurs noms, il y a quelque temps; il vaudrait peut-être mieux attendre avant que de les faire venir.

M. SHAW: Pourquoi ne leur écrivez-vous pas vous-même, et dites leur que le comité désire les entendre mais seulement qu'au cas où ils en seraient venus à une décision finale.

Le PRÉSIDENT: Si c'est la volonté du comité, je vais le faire. Nous aurons jeudi matin M. Cox, de Toronto, président de la W. A. Cox Coal Company.

Le comité s'ajourne au jeudi, 19 avril 1923, à 11 heures du matin.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ N° 436
JEUDI, le 19 avril 1923.

Le comité spécial permanent des Mines et Minéraux s'est réuni à 11 heures; le président, M. Carroll, au fauteuil.

W. H. Cox est appelé et assermenté.

Le président:

Q. Quel est votre commerce, monsieur Cox?—R. Le commerce de charbon.

Q. Marchand de charbon, de quelle ville ou village?—R. Toronto.

Q. Depuis combien de temps faites-vous ce commerce?—R. Vingt-neuf ans.

Q. Et, généralement, d'où vient votre charbon?—R. Des Etats-Unis.

Q. L'anthracite et la houille grasse?—R. Oui.

Le PRÉSIDENT: A votre tour, monsieur Spence; vous pouvez poser les questions qu'il vous plaira.

M. SPENCE: Si M. Cox a préparé un exposé de ses vues, je crois qu'il devrait le lire, comme les autres témoins.

Le président:

Q. Avez-vous quelque chose à dire au sujet de l'approvisionnement du combustible? Donnez-nous une idée des taux, des frets, etc.—R. Je pourrais faire un énoncé général, mais ce n'est peut-être pas ce que vous désirez. Il serait peut-être préférable que je répondisse à des questions.

Q. Pouvez-vous nous donner une idée générale quant aux sources d'approvisionnement, taux, coût et ainsi de suite?—R. Voulez-vous parler de l'anthracite ou du bitumineux?

Q. Vous faites le commerce des deux?—R. Oui.

Q. Donnez-nous des renseignements sur les deux.—R. Il s'agit du charbon pour usage domestique et non pour l'usage industriel, n'est-ce pas?

Q. Oui.—Eh bien! en général, le consommateur en Ontario, car je m'occupe naturellement de l'Ontario, demande de l'anthracite parce que nous sommes habitués à ce charbon et qu'il est de beaucoup préférable au charbon bitumineux. Le charbon anthracite est contrôlé par un certain nombre de compagnies, lesquelles sont ou pratiquement contrôlées par divers chemins de fer américains,

ou bien sont leur proprirété. Ils ont presque tout le charbon. Il y a aussi des compagnies indépendantes. Les compagnies contrôlées par les chemins de fer produisent plus de 75 p. 100 de la production totale, et les indépendantes environ 25 p. 100.

M. Garland:

Q. Répétez cela, s'il vous plaît?—R. Je dis que les compagnies régulières qui sont les grandes productrices de charbon, contrôlent environ 75 p. 100 de la production.

Q. C'est ce que l'on appelle généralement le *trust*?—R. Je ne les ai jamais entendu appeler le *trust*, ce sont les compagnies régulières.

Q. Elles forment une espèce d'union, de coalition?—R. Elles disent que non. Elles enregistreraient un protêt contre cette appellation.

Q. Quel est le pourcentage, encore une fois?—R. Environ 75 p. 100.

Q. Et les indépendants?—R. La balance, 25 p. 100. Les compagnies régulières sont les plus forts producteurs. Leurs prix de revient sont moindres que ceux des indépendants et leurs prix aux détaillants sont basés sur les prix de revient; conséquemment, beaucoup plus bas que ceux des indépendants. Les marchands essaient naturellement d'obtenir leur approvisionnement des compagnies régulières, mais ceux d'Ontario n'ont pas eu un grand succès l'hiver dernier, si l'on excepte quelques gros marchands dans les grands centres. Les compagnies régulières ne s'occupent pas, en général, des petits marchands. Ceux-ci achètent des commerçants en gros. Les petits marchands des petites villes doivent s'adresser aux marchands en gros pour leur approvisionnement, parce qu'ils ne peuvent l'obtenir ailleurs, ne pouvant faire affaires directement avec les compagnies régulières et ne connaissant pas les indépendants. Les indépendants demandent généralement le prix des commerçants en gros, soit plusieurs dollars au-dessus des prix de vente des grandes compagnies, c'est-à-dire dans les conditions qui ont prévalu l'an dernier. Ces conditions n'étaient pas ordinaires. Les compagnies régulières demandaient aux marchands de $8 à $8.50 la grosse tonne, aux mines. Le prix des indépendants variaient de $9.25 jusqu'au plus haut prix qu'ils pouvaient obtenir. Les plus forts parmi les indépendants fixaient le prix.

M. Knox:

Q. Qu'entendez-vous par la grosse tonne?—R. 2,240 livres.

M. Spence: C'est ce que nous pensions, mais nous voulions en être sûrs.

M. Garland:

Q. Vous disiez que les plus forts parmi les indépendants. . . —R. . . .fixèrent le prix à $9.25 quoique Ontario ne put guère obtenir de charbon à ce prix. Ils fixèrent le prix chez eux, mais ce prix ne s'appliqua guère à nous. Nous avons payé plus que cela. Il nous fallait du charbon et nous avons payé jusqu'à $12.50; dans un ou deux cas, nous avons payé jusqu'à $13.00 la tonne, aux mines.

M. Warner:

Q. Puis on y ajoutait le prix du transport? Ou était-ce le prix payable à Toronto?—R. C'était le prix aux mines. Je parle des prix aux mines et de grosse tonne. De sorte qu'il y avait toute cette différence entre les prix des compagnies régulières, soit de $8.00 à $8.50 jusqu'à $12.50 la tonne, et dans quelques cas plus que cela, mais ceci ne tirait pas à conséquence. $12.50 était pratiquement le maximum des indépendants.

Q. Le témoin sait-il, ou a-t-il une idée de la raison pour laquelle il a été plus difficile d'obtenir du charbon des compagnies régulières cette année qu'auparavant?—R. Eu égard à leur production, elles ont distribué le charbon au

pro rata des années passées; quelques-unes des compagnies régulières ont depuis quelques années graduellement laissé de côté les petits marchands dans les petits centres, pour des raisons que l'on comprendra facilement. Dans les petites localités la demande est pour le charbon "chestnut" et "stove" et pratiquement pas d'autre. On ne prend pas de charbon "egg" ni de charbon cassé, très peu de charbon "pea" et aucunement de charbon à vapeur. Et en préparant le charbon une certaine quantité de ces derniers se mêlent aux autres sortes, et les petites localités n'en prennent pas. Elles ne demandent pas de charbon "pea"; peu de charbon "egg" et pas du tout de charbon cassé; la demande n'est que pour le charbon "chestnut" et "stove". Les compagnies minières doivent miner le charbon comme il se présente et elles vendent naturellement à ceux qui peuvent acheter toutes les variétés, et c'est pour cette raison surtout, ou en grande partie, que les petits marchands des villages ne peuvent obtenir leur approvisionnement des compagnies régulières. Par ailleurs, leur crédit n'est pas fermement établi, et les compagnies régulières ne veulent courir aucun risque. De sorte qu'elles négligent les petits marchands jusqu'à un certain point, et cela profite au marchand de gros. Il achète à la mine, prenant tout ce qui se présente; il a un marché pour toutes les variétés, et il peut vendre le charbon "pea" et "stove" aux petits marchands de tout le pays.

Q. Les compagnies régulières ne font aucun effort pour empêcher les gens d'acheter des compagnies indépendantes?—R. Oh! non, aucunement, chaque compagnie s'occupe de ses propres affaires et nullement de celles des autres; elles ont assez de leurs propres tracas.

Q. Vous parliez des gens qui sont habitués à l'anthracite. Je crois que la même raison a déjà été donnée auparavant, mais j'aimerais savoir quelles difficultés vous éprouvez à vendre le charbon bitumineux au lieu de l'anthracite à ceux qui ont l'habitude d'employer ce dernier?—R. Il y a une grande différence de prix et à moins qu'on ne puisse se procurer de l'anthracite, il n'y a pas de raison pourquoi le consommateur achèterait le charbon bitumineux qui ne donne pas autant de satisfaction, qui cause plus de trouble et qui contient plus ou moins de saletés, et autres inconvénients. L'anthracite est, naturellement, le combustible idéal pour la maison quand on peut se le procurer à un prix raisonnable.

Q. Connaissez-vous quoi que ce soit au sujet de l'emploi du charbon de l'Alberta?—R. Presque rien. J'en ai entendu parler un peu dernièrement, et j'ai entendu une causerie de M. Pratt, ingénieur de l'Alberta, qui est en ce moment à Toronto pour démontrer comment brûle ce charbon.

Q. Vous croyez qu'on aura de la difficulté à se servir du charbon de l'Alberta?—R. Le charbon de l'Alberta est du bitumineux. Il ne contient pas trop de matière volatile et c'est cette matière qui fait de la fumée et de la suie, etc. Il produit peu de chaleur. On ne peut le comparer comme valeur à l'anthracite de la Pensylvanie.

Q. Quelle valeur a-t-il comparativement au bitumineux qui est venu d'outre-mer?—R. Nous sommes largement guidés par la valeur calorifique. Le charbon de l'Alberta, suivant les chiffres qui m'ont été fournis, et que M. Pratt a ici, et que le comité des propriétaires de mines de l'Alberta nous ont fournis, montre de 11,000 à 12,300 calories, comparées à de 13,500 à 15,000 pour le charbon de la Pensylvanie, de sorte que je considère le charbon de l'Alberta comme étant de qualité inférieure à l'autre.

Q. Connaissez-vous le résultat des essais qui ont été faits?—R. Bien, naturellement les essais ne prouvent pas grand'chose. N'importe quelle houille grasse brûle, et on a montré que le charbon de l'Alberta brûle. Il brûle certainement. On ne peut cependant, s'écarter du fait que c'est un charbon hautement volatile,

[M. W. H. Cox.]

et que c'est la matière volatile qui produit la fumée et la suie, et c'est ce que l'on voudrait éviter.

Q. Si les gens qui s'en servent en étaient satisfaits, serait-ce satisfaisant au point de vue du marchand?—R. Cela dépendrait du prix de l'anthracite. Je ne puis concevoir qu'à prix égaux, l'on puisse préférer le charbon de l'Alberta. Il y a une si grande différence dans la valeur de ces combustibles, et une si grande différence dans le trouble que l'un donne afin d'obtenir de bons résultats. M. Pratt essaie de montrer à Toronto que si l'on brûle ce charbon d'une certaine façon, qu'une meilleure combustion en resultera et que l'on obtiendra plus de chaleur de ce charbon qu'en montre l'analyse chimique qu'il fournit.

Q. Vous considérez que, du point de vue marchand, si les gens étaient satisfaits de ce charbon, ce serait une meilleure preuve que l'analyse scientifique et que les essais scientifiques?—R. Oui, si les gens étaient satisfaits, les marchands ne demanderaient pas mieux que de le leur fournir.

Le président:

Q. Je crains qu'ils n'y soient obligés avant longtemps.—R. Eh bien! nous l'espérons, mais en réalité, la vente du charbon de l'Alberta n'est qu'un beau rêve. Ce serait une belle chose, si l'on pouvait apporter le charbon de l'Alberta en Ontario.

Q. Vous croyez que c'est un rêve?—R. Oh! absolument, cela ne fait pas de doute.

Q. Eh bien! les rêves se réalisent parfois.—R. Le transport du charbon à 2,000 milles ou plus, si vous connaissez quoi que ce soit au sujet des conditions des chemins de fer, est une impossibilité physique en hiver. Même le transport du charbon de la Virginie occidentale en est une. Nous transportons le charbon de Pocohontas et autres charbons de haute qualité de la Virginie occidentale. Notre expérience nous prouve qu'en hiver, cela prend un mois ou deux, et plus, pour l'amener de la Virginie occidentale à Toronto, à cause des conditions climatériques, etc. Il faudrait l'expédier de bonne heure à l'automne pour qu'il puisse arriver à Toronto vers la fin de l'hiver. Les conditions physiques rendent la chose impossible dans les conditions actuelles, à moins qu'on ne découvre quelque autre moyen de transport. Ce serait très beau si l'on pouvait réussir.

Q. Savez-vous que ce problème que vous prétendez insoluble fait actuellement l'objet d'une étude par les divers chemins de fer?—R. Oh! oui.

Q. Ils ne ragardent pas cette proposition comme impossible?—R. Je ne crois pas qu'ils la considèrent sérieusement.

Q. Vous ne le croyez pas? Vous croyez qu'ils s'y amusent?—R. Voici des faits. Le coût du transport du charbon est actuellement d'un demi-sou par tonne par mille, aux Etats-Unis et au Canada. Le coût ne pourrait certainement pas être moindre, de l'Alberta à Toronto, et avec une distance de 2,200 milles, cela porterait le coût du transport à $11 la tonne, et l'on demande environ $5 la tonne aux mines, et voilà pourquoi je dis que c'est un rêve.

M. Warner:

Q. Savez-vous que l'on essaie de fixer un taux spécial pour un temps de l'année où les chemins de fer ne sont pas trop occupés, et que l'on a fourni, ici, des renseignements à l'effet que même à raison de $6.00 la tonne, cela serait profitable aux chemins de fer?—R. Je ne crois pas que les chemins de fer aient dit cela. Il me semble que ce sont eux qui devraient fournir ce renseignement; ils sont en état de le faire. C'est un fait reconnu que le transport du charbon coute un demi-sou de la tonne, par mille.

M. Garland:

Q. Par convois entiers?—R. Oui.

[M. W. H. Cox.]

Q. Sur de longues distances? Sur des distances de 300 ou 400 milles. J'ai causé assez longuement de l'anthracite. Si vous le désirez, je vais maintenant...

Le président:

Q. Avant de passer outre, il est une question qui nous a occupés à notre dernière réunion, c'est au sujet de la date où le charbon américain a été introduit au Canada. Vous rappelez-vous cette date?—R. Non, pas exactement. Il y a environ 50 ans.

Q. Savez-vous si l'on a eu de la misère à établir ce commerce?—R. Non.

Q. On eut de la misère à persuader les gens aux Etats-Unis durant quelques années?—R. Absolument.

Q. Et peut-être que ce que vous regardez comme impossible au sujet du charbon de l'Alberta, les gens d'il y a cinquante ans voyaient le charbon américain du même œil?—R. J'espère que nous réussirons de même.

Q. C'est possible.—R. J'espère que l'on trouvera moyen de surmonter les difficultés.

M. Warner:

Q. Y a-t-il du mauvais vouloir de la part des marchands de charbon au sujet du commerce du charbon canadien entre l'Est et l'Ouest?—R. Non, au contraire. Les marchands seraient enchantés si l'on pouvait mettre sur le marché du charbon canadien en compétition avec le charbon américain. C'est ce qu'ils espèrent, et ils espèrent aussi que l'on trouvera du charbon dans le district de Sudbury, et que le gouvernement va s'occuper de la chose et essayer de déterminer s'il y a du charbon à cet endroit.

Q. Il y a maintenant un taux pour le transport du charbon de nos mines vers l'Ouest. Si les mêmes taux étaient établis pour des convois entiers à destination de Toronto, on pourrait livrer le charbon à cet endroit pour $8.—R. Ce serait très beau.

Q. Eh bien! Serait-il possible de le vendre avec ce prix du transport?—R. Il ne pourrait faire concurrence à l'anthracite, il pourrait soutenir celle du charbon semi-bitumineux.

Q. Le pourrait-il à $6?—R. $6 et le prix de la mine $5 font $11, non, il ne pourrait soutenir la concurrence avec l'anthracite à ce prix.

M. Garland:

Q. Je crois que l'on évalue le coût un peu haut, là-bas. Le témoin sait-il que le charbon de l'Alberta, à ce prix, fait concurrence à l'anthracite et déplace celui-ci, à Winnipeg?

Le président:

Q. Et qu'il a détruit le commerce du charbon américain?—R. Je ne suis pas suffisamment renseigné pour répondre à cette question. J'ai ouï dire en conversation que faute d'anthracite américain l'an dernier, le charbon de l'Alberta l'avait remplacé.

M. Garland: Et cela depuis quelques années? Nous avons travaillé le marché de Winnipeg et nous avons complètement remplacé le charbon américain, et ce aux taux que vous venez de mentionner.

M. Warner:

Q. Je crois, monsieur le président, que l'un des énoncés du témoin devrait être corrigé: Je crois que le prix de $5 qu'il met pour le charbon aux mines est trop élevé. $5, je crois que c'est trop?—R. C'est le prix que l'on nous a coté en Alberta.

[M. W. H. Cox.]

M. Spence:

Q. Je crois qu'un des témoins a dit que c'était de $5 à $6.50?—R. Oui; on nous a demandé $5.

M. Garland:

Q. Oui, mais c'est le prix actuel, avec une production faible et des dépenses d'administration élevées. Avec une production accrue, les témoins étaient sous l'impression que ce prix baisserait.

Le PRÉSIDENT: Lorsque l'on aura réduit le coût de l'extraction.

M. GARLAND: Oui.

M. Warner:

Q. Nous pouvons acheter tout le charbon désiré, et le meilleur charbon produit dans cette partie du pays à $4 au plus la tonne, aux mines. Plusieurs mines chargent du charbon là, elles ont des embranchements et chargent à la mine; je ne sais au juste ce que coûterait le charbon par wagon, comme je n'ai pas eu l'occasion de le faire, mais je sais que nous pouvons acheter tout ce que nous voulons à $4 au plus.

M. SPENCE: Et le charroyez-vous vous-même?

M. WARNER: Oui, nous le charroyons nous-mêmes. Je ne sais au juste ce qu'il coûterait par wagon, mais je crois qu'il coûterait moins que par charge de voiture.

Le TÉMOIN: Oui, il va de soi que le coût par tonne serait moindre, mais c'est là le prix que l'on nous a coté pour du charbon de choix tel qu'on nous enverrait ici.

Le PRÉSIDENT: M. O'Connor, avez-vous quelques questions à poser, ou quelques remarques à faire à ce comité?

M. O'CONNOR: Pas dans le moment, je crois. J'en aurai peut-être lorsque les membres du comité auront fini.

Le PRÉSIDENT: Il sera peut-être trop tard alors.

M. O'Connor:

Q. Dans ce cas, je vais procéder. Ce qu'a dit tantôt le témoin au sujet de la fumée produite par le charbon bitumineux et la difficulté d'induire les gens à se servir de ce charbon, m'a frappé. Il a parlé du gaz qu'elle contient. Supposons que le gaz que contient le charbon soit, comme dans le cas du charbon de l'Alberta, si je suis bien informé, surtout de l'hydrate de carbone, c'est-à-dire un gaz calorique, plutôt qu'un gaz nitrogène, que diriez-vous au sujet de la fumée d'un tel charbon?—R. Je suppose, comme je l'ai déjà dit, que la combustion se ferait mieux.

Q. Et le carbone ne donnerait pas de fumée, n'est-ce pas?—R. Non, la combustion se ferait mieux.

Q. Il dépend donc de l'analyse finale du gaz contenu dans le charbon, de montrer si le charbon ferait de la fumée ou non, n'est-ce pas?—R. Je suppose que oui.

Q. De sorte que tous les charbons gazeux ne produisent pas de fumée?—R. En bien! naturellement, je ne suis pas suffisamment renseigné sur ce point, je n'ai eu aucune expérience à ce sujet. La matière volatile. . .

Q. Avez-vous eu une analyse finale de ce charbon; je ne veux pas dire une analyse approximative; avez-vous une analyse montrant le soufre, le nitrogène, et l'hydrogène?—R. Non, seulement que l'humidité, la matière volatile, le carbone fixe, la cendre et l'unité calorique.

Q. Ceci n'est que l'analyse préliminaire, elle ne résout pas la question de la fumée, si je comprends bien.

[M. W. H. Cox.]

M. GARLAND: Le témoin, alors, si je comprends. . .
Le PRÉSIDENT: Un instant, M. Garland, il y a peut-être d'autres questions.

M. O'Connor:

Q. Une autre chose que je désire savoir. J'ai publié un rapport en 1917—que j'ai l'intention de déposer ici ce matin—au sujet du commerce de l'anthracite au Canada à venir jusqu'en 1917. Le connaissez-vous?—R. Oui.
Q. Y ai-je bien établi les conditions?—R. Oui, je le crois.
Q. Jusqu'à cette date?—R. Oui.
Q. En quoi ont-elles changé, car je suppose que votre coût d'administration a augmenté?—R. Non, je crois que les conditions sont à peu près les mêmes.
Q. Ce que je dis dans ce rapport s'appliquerait-il maintenant?—R. Je ne l'ai pas examiné dernièrement.
Q. Voyez ce qui se rapporte à Toronto. Je désire savoir en quoi les conditions ont changé.—R. Je crois que les conditions durant la guerre étaient à peu près les mêmes qu'après.
Q. Je crois que vos prix ont dû augmenter considérablement depuis. Il est certain que le coût initial de l'article est plus élevé.—R. Le transport qui coûtait $2.30 est monté d'environ 100 p. 100; il est maintenant de $3.28 au lieu de $2.30.
Q. Comparez les conditions actuelles avec celles de 1917, le comité saura alors sur quoi se baser.—R. Le coût à la mine f.o.b. est celui du charbon bitumineux.
Q. Non, c'est supposé être tout de l'anthracite. C'est tout de l'anthracite.—R. Vous avez les prix de $3.29 et de $3.32. Nous n'avions pas acheté de charbon là-bas à ce prix depuis un grand nombre d'années.
Q. Vous l'avez acheté alors à ce prix, c'est ce dont je veux vous rémémorer, votre mémoire est fautive, et les conditions ont matériellement changé.—R. Ne faites-vous pas erreur quand vous dites que c'est de l'anthracite?
Q. Oui, tous ces prix sont pour l'anthracite.—R. J'aime mieux ne pas répondre.
Q. Je suis d'avis que les conditions sont complètement changées depuis 1917, et c'est ce que je voulais montrer. . .
Le TÉMOIN: A quel égard?
M. O'CONNOR: J'ai demandé au témoin jusqu'à quel point les conditions avaient changé depuis 1917, et il dit, "pas matériellement". Je crois qu'elles ont changé matériellement sur toute la ligne.
Le TÉMOIN: Oui, si vos chiffres sont corrects, mais je ne puis croire que nous ayons acheté du charbon à $3.32 à la mine en 1917.

M. O'Connor:

Q. Vous pouvez examiner ce livre et voir tous les prix.—R. Naturellement, le coût moyen pour l'an dernier serait à peu près trois fois ce chiffre, en tout cas, et le taux du fret $1 la tonne de plus jusqu'à la frontière, et le taux du transport de la frontière à Toronto, si on prend Toronto comme point central, qui était alors d'environ 60 c. est maintenant $1.15, ce qui est presque le double, de sorte qu'il n'y aurait alors pratiquement pas de comparaison.
Q. Approximativement, vos prix de revient et d'administration seraient plus élevés maintenant?—R. Oui.
Q. De combien à peu près?—R. Je ne saurais dire de prime abord.
Q. J'entends un pourcentage approximatif; nous n'essayons pas de calculer les profits ou quoi que ce soit de la sorte, j'essaie d'aider aux gens de l'Alberta de trouver ce contre quoi il leur faut lutter. Vous voyez où je veux en venir, je veux voir comment vos prix peuvent se comparer, en concurrence avec l'an-

[M. W. H. Cox.]

thracite.—R. Je n'aimerais pas à donner mon opinion sans me renseigner pleinement.

Q. Même un pourcentage approximitif?—R. Non. Ces chiffres me surprennent, cependant.

Q. Ils vous paraissent un rêve maintenant?—R. Ils me semblent certainement incroyables.

M. Spence:

Q. Lorsque vous serez de retour chez vous, vous pourrez fournir au comité les prix que vous avez payés alors?—R. Oui, je puis retracer les prix que nous payions.

M. O'Connor:

Q. Ceux-ci proviennent de 250 marchands de charbon, le prix moyen et le prix de Toronto, là où il est donné, est le prix moyen payé par les marchands de charbon de Toronto.

Q. Naturellement, ils devaient être exacts alors.

Le président:

Q. Le point que vous voulez établir, monsieur O'Connor, est que les prix ont augmenté de 300 p. 100?

M. O'Connor:

Q. Oui, que le fret a augmenté d'une façon arbitraire de plus de $1 la tonne. —R. Oui, jusqu'à la frontière, puis du double, de la frontière à Toronto.

Q. Que le coût au marchand, lequel était de $1.60 en 1916, c'est-à-dire que ses déboursés et frais d'administration, ainsi de suite sont montés, et en même temps vous dites que le profit moyen n'était que 26c. la tonne à Toronto en 1916?—R. Oui.

Q. Vous avez dû faire des calculs pas mal serrés; je ne devrais peut-être pas vous demander si vous seriez satisfait de ce profit maintenant?—R. Nous ne le serions certainement pas.

M. Garland:

Q. Monsieur le président, le témoin, si j'ai bien compris, a dit en réponse à M. O'Connor qu'il supposait que le charbon de l'Alberta faisait beaucoup de fumée, à cause de l'analyse qu'il a lue.—R. Oui.

Q. Vous n'en avez aucune connaissance personnelle?—R. Non, monsieur.

Q. Vous n'en avez jamais brûlé?—R. Non.

M. O'Connor:

Q. Vous vous en apercevriez tout de suite, si pouviez concevoir que tout le gaz est du gaz de carbone?—R. Oui, s'il se consumait entièrement, il n'y aurait pas de fumée.

Q. Et si la personne qui le brûle s'arrangeait de façon à donner une bonne combustion au gaz très huileux, la fumée serait considérablement réduite?—R. Oui, mais les gens de l'Alberta ne doivent pas oublier qu'il y a des charbons à basse volatilité aux Etats-Unis, et que vendent les marchands de gros en Ontario, et ils brûlent sans faire beaucoup de fumée, et propre, pas de suie, et le charbon de l'Alberta aurait probablement à faire la concurrence à ces charbons, que l'on vend à Toronto aujourd'hui, livrés à domicile pour moins de $12 la tonne.

Q. Vous voulez parler du charbon bitumineux dur?—R. Les charbons de la Virginie occidentale et de la Pensylvanie, qui ne font pas de fumée, tels que le Pocohontas et le New-River, ainsi que, en général, les charbons Miller de Pensylvanie.

[M. W. H. Cox.]

Q. Vous rappelez-vous approximativement l'analyse de ces charbons?—R. Oui.

Q. Combien y a-t-il de carbone fixe dans ces charbons?—R. Le carbone fixe dans le Pocohontas est de 15 ou 16 p. 100. Non, je me trompe, il est au delà de 60 p. 100. La matière volatile est de 15 ou 16 p. 100.

Q. Vous ne parlez pas du tout de bitumineux?—R. Non, je parle du charbon de Pocohontas.

Q. Oui, mais dans les grandes lignes, ce serait de l'anthracite ou du bitumineux, mais nous le mettons dans la classe du charbon semi-bitumineux, à cause du quotient de quatre que nous obtenons?—R. Il n'est pas classé ainsi.

Q. Scientifiquement, il est ainsi classé?—R. C'est possible, mais on le regarde comme un bitumineux, puis il y a la veine Miller, en Pensylvanie, dont le charbon se vend beaucoup à Toronto; l'on n'y vend aucun autre charbon de cette espèce.

M. Warner:

Q. Vous jugez de tous les bitumineux par celui qui nous vient de la Virginie?—R. Oui, et de la Pensylvanie.

M. O'Connor:

Q. J'ai une autre question importante. Supposons que le Canada puisse vous fournir un charbon contenant 76 p. 100 de carbone, et de 12 à 15 p. 100 de matière volatile, 3 ou moins de cendres, ce charbon n'aurait aucune difficulté à remplacer le charbon américain?—R. Non, ce serait fort désirable.

Q. Supérieur à tout ce que vous avez reçu depuis quelques années des Etats-Unis?—R. Je crois que oui.

Q. Et avec d'immenses unités de calorifique, à cause, nécessairement, du peu de cendres?—R. Oui.

Q. Eh bien! les gens de l'Alberta ont un tel charbon à offrir et vous voudrez bien nous dire ce que vous en pensez?—R. Il y a un champ pratiquement illimité, si l'on peut l'apporter ici à un prix raisonnable.

M. Warner:

Q. En quel temps de l'année se fait, en Ontario, la plus grande partie de l'importation du charbon, le commerce en général, pas le commerce de la ville où vous demeurez, mais le commerce général du charbon, en quel temps de l'année?—R. Il ne varie guère; nous commençons en avril et nous continuons à acheter toute l'année, le commerce ne varie guère d'un mois à l'autre. Voilà la pratique générale.

Q. Si l'on pouvait expédier du charbon de l'Alberta en mai, juin et juillet, les gens l'achèteraient-ils à cette époque de l'année, si le charbon était satisfaisant?—R. S'ils connaissaient le charbon et en étaient satisfaits, ils achèteraient probablement au printemps, surtout s'il paraissait devoir y avoir de la difficulté de s'en procurer plus tard. C'est ce qu'ils font, mais ils ne s'engouent pas facilement pour un nouveau charbon; ils y vont avec précaution.

M. Garland:

Q. Monsieur le président, le témoin ne désire donc pas persister dans son témoignage à l'effet que le charbon de l'Alberta produit beaucoup de fumée à cause de la quantité de matière volatile qu'il contient?—R. Non, vu ce que vous venez de dire, je retire cela.

Q. Prenant la question des unités calorifiques, vous supposez encore sur ce point, que le charbon de l'Alberta donne moins de chaleur, à cause de l'analyse qui montre un nombre plus grand de calories dites "British Thermal Units"

[M. W. H. Cox.]

dans l'anhtracite?—R. A première vue, cela paraît ainsi, mais je comprends fort bien que l'on puisse obtenir une combustion plus parfaite avec le charbon de l'Alberta, et que, dans ce cas, l'on obvie au désavantage.

Q. Et, conséquemment, entre les mains de chauffeurs inexpérimentés et non-scientifiques, tels que les chefs de famille ordinaires, l'on pourrait obtenir un aussi bon service et autant de chaleur du charbon de l'Alberta que de l'anthracite?—R. Je serais surpris si tel était le cas, mais enfin, je n'en sais rien.

Q. Seriez-vous surpris d'apprendre que tel est le cas à Winnipeg?—R. Cela me surprendrait, mais enfin, je n'en sais rien.

Q. Il ne s'ensuit pas nécessairement que, quand les calories sont nombreuses, la qualité de chaleur soit nécessairement plus grande que quand elles sont basses?—R. Si vous pouvez obtenir une meilleure combustion dans le second cas, cela aiderait à combler la différence.

Q. Voilà le point.—R. C'est justement le point à déterminer. Je ne connais rien à ce sujet.

Q. Vous avez parlé, dans la première partie de votre témoignage des indépendants et des compagnies régulières. Un témoin a juré l'autre jour que les indépendants fermaient leurs mines lorsque la demande diminuait et qu'ils refusaient de fournir du charbon aux marchands, conservant leur stock jusqu'au relèvement des prix. Lorsque la demande était grande, ils approvisionnaient les marchands pratiquement à leurs propres prix; croyez-vous que cela soit vrai?—R. C'est absolument faux; la personne qui a dit cela ne savait pas ce qu'elle disait.

Q. Quelle a été votre expérience avec les indépendants?—R. Ils travaillent leurs mines tous les jours de l'année, et vendent leur charbon au jour le jour; ils n'ont pas d'entrepôts, le charbon n'est pas en entrepôt.

Q. Vous avez vous-même, je crois, dit dans votre témoignage que les indépendants vous avaient demandé un prix plus élevé que les compagnies régulières.—R. Oui, ils vendent selon les conditions du marché, un grand nombre d'entre eux obtiennent tout ce qu'ils peuvent, de leur charbon.

Q. Ne diriez-vous pas qu'ils profitent de l'occasion?—R. Ils profitent de l'occasion, c'est-à-dire que plusieurs le font.

Q. Plus que les compagnies régulières, par exemple?—R. Oui.

M. O'Connor: Je crois que le témoin a raison; le témoin de l'autre jour n'a pas dit qu'ils mettaient leur charbon en entrepôt, il a simplement dit que ça en avait tout l'air.

M. Garland: C'est à peu près la même chose.

Le témoin: L'explication est celle-ci, c'est que si un marchand se rend dans la région de l'anthracite pour chercher du charbon, et s'il offre plus qu'un autre, il trouvera probablement du charbon. Voici un exemple. Un de mes clients demeurait dans une petite localité en dehors de Toronto, et nous lui vendîmes du charbon au prix de 13.25 à la mine. Il n'aimait pas payer ce prix, et nous sympathisions avec lui. Il se rendit aux champs de l'anthracite, acheta du charbon, s'en revint et me dit ce qu'il avait payé. Il me raconta qu'il avait acheté environ 20 wagons en tout, et il avait payé son charbon de $14 à $16 aux mines. Il acheta du charbon d'une compagnie qui nous en fournissait pour $12.50 et que nous lui vendions à $13.25, et il paya $14. Un homme peut se rendre dans la région de l'anthracite, offrir son prix et se procurer du charbon. Les indépendants paraissent ainsi retenir leur charbon pour un plus haut prix, mais ils suivent les conditions du marché. Ceci n'est pas d'application générale, mais à quelques-uns seulement. Si cet homme était resté chez lui, il aurait épargné de l'argent.

Le président suppléant:

Q. M. Cox, veuillez dire au comité quelles difficultés l'on rencontrerait dans la vente du charbon de l'Alberta. Nous avons eu des témoignages ici, et je crois

[M. W. H. Cox.]

que les propriétaires de mines de l'Alberta prétendent que le charbon ne peut être transporté dans les gros wagons dit "gondoles"; il doit être transporté dans les wagons fermés ordinaires, et le seul moyen de le faire est de le prendre à bord des wagons, et les gens le charroieraient des wagons chez eux. On dit qu'on ne peut laisser ce charbon exposé à l'air comme on fait de l'anthracite. Quel serait le surplus du coût de transport du charbon de l'Alberta sur celui de l'anthracite? —R. Je ne puis le dire comme ça, de but en blanc; cela ressortirait au cours des opérations. Je ne sais quoi répondre à cela.

M. Warner:

Q. Gardez-vous votre anthracite en plein air ou dans des hangars?—R. Les détaillants ont généralement des hangars pour y mettre leur charbon; nous ne sommes que des marchands de gros et ne faisons pas de détail.

Le président suppléant:

Q. Ce que M. Warner désire savoir, c'est au sujet des détaillants.

M. Warner:

Q. Supposons que vous avez du charbon en magasin, le gardez-vous dans des endroits couverts où le laissez-vous en plein air?—R. Très peu est gardé en plein air, presque tout est dans des entrepôts.

Q. C'est-à-dire que ces hangars protégeraient le charbon bitumineux et empêcheraient la perte du gaz qui se produit parfois?—R. Oui. Les entrepôts fournissent maintenant, généralement des glissoires et le charbon descend par là. Je ne sais si le bitumineux pourrait être traitée de la même façon ou non.

Le président suppléant:

Q. D'après les témoignages de l'autre jour, on ne pourrait pas traiter le charbon bitumineux de cette façon; il est trop mou.—R. Il me semble que le charbon de l'Alberta devra soutenir la concurrence des charbons à volatilité peu élevée de la Virginie occidentale et de la Pensylvanie, dont on se sert beaucoup maintenant dans les grandes chaufferies dans les grands centres. Toronto consume plusieurs centaines de mille tonnes de charbon bitumineux à volatilité peu élevée, de la Pensylvanie et de la Virginie occidentale, dans ses chaufferies centrales; c'est-à-dire dans les hôtels, les édifices publics, les magasins et les entrepôts, et tous les immeubles de cette sorte se servent invariablement des charbons à volatilité peu élevée, de la Pensylvanie et de la Virginie occidentale. Il me semble que c'est avec ce charbon que celui de l'Alberta pourrait rivaliser.

M. McGrath:

Q. Pourquoi se sert-on de ces charbons de préférence à l'anthracite?—R. Parce qu'ils ont une grande valeur calorifique, ils ont une volatilité peu élevée, ils produisent peu de fumée et ils sont économiques.

Q. Ceci n'est-il pas vrai de l'anthracite?—R. Oui.

Q. L'anthracite ne produit pas de fumée?—R. Mais il est beaucoup plus dispendieux.

Q. Alors, c'est une question de prix?—R. C'est une question de prix.

M. O'Connor:

Q. Je comprends que la semi-authracite a une plus haute valeur calorifique que l'anthracite.—R. Oui, c'est vrai.

Q. 500 points?—R. Oui, de 500 à 1,000 points.

M. Warner:

Q. D'après les témoignages reçus certaines variétés de charbons donnent plus de chaleur que d'autres. C'est là une des difficultés qu'aura à surmonter le

charbon de l'Alberta.—R. C'est ce dont nous avons déjà parlé. En général, les charbons à volatilité peu élevée se consument mieux.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Y a-t-il d'autres questions, messieurs.

M. O'Connor:

Q. A la requête de M. Carroll, je vais maintenant essayer de faire ressortir ce qui peut aider à la production du charbon de l'Alberta, et je désire mieux connaître le coût, et à ce que le marché peut subir. Je lis dans ce rapport, ce rapport de 1916 sur le charbon anthracite au haut de la page 4. Je passerai ce livre au reporter, de sorte qu'il n'a pas besoin de la sténographier. Je veux demander si cet énoncé est vrai.

> " Environ 90 p. 100 de la production de l'anthracite aux Etats-Unis est sous le contrôle de quelques grosses corporations, dont les principales sont les suivantes:
>
> La Philadelphia and Reading Coal and Iron Co.
> La Delaware, Lackawanna and Western Coal and Sales Co.
> La Lehigh Valley Coal and Sales Co.
> La Susquehanne Coal Co.
> La Delaware and Hudson Coal Co.
> La Erie Coal and Sales Co."

Est-ce à peu près exact?—R. Je crois que 90 p. 100 est trop élevé; cela ne fait aucun doute.

Q. Vous croyez que les indépendants en ont davantage?—R. Je crois qu'ils ont à peu près 25 p. 100.

Q. Un peu plus de charbon que cela?—R. Oui, environ 25 p. 100.

Q. Je vais lire ce qui suit à la page 8 du rapport:

> "Les chiffres ci-dessus de 1916 sont estimés, comme on l'a dit précédemment, pour jusqu'à novembre seulement, vu que, à partir de ce mois, et durant l'hiver, la situation quant au charbon en ce qui concernait Halifax, devint anormale. La congestion du fret par chemins de fer et l'embargo aux Etats-Unis, ainsi que l'impuissance des mines à se procurer des wagons, amenèrent la diminution de la production, et cela ajouté à la difficulté de se procurer des navires à New-York et à Philadelphie, tendait à hausser les prix à des chiffres fantastiques. Les marchands furent forcés d'aller demander aux indépendants de New-York les approvisionnements et ces. . . "

Q. Sont-ils généralement concentrés à New-York.—R. Les bureaux de vente sont à Philadelphie quoiqu'il y en ait un à New-York et un à Cleveland. La Kingston Coal Company, une grosse compagnie indépendante a son bureau chef à Kingston, Philadelphie. Les bureaux de vente ne sont pas centralisés à New-York.

Q. Quand vous faisiez affaires avec eux, avez-vous fait des affaires à New-York?—R. Non, nous faisions affaires. . .

Q. Vous faisiez affaires directement?—R. Oui.

Q. Vous diriez qu'il y a erreur à ce sujet, qu'ils ne sont pas concentrés à New-York?—R. Non, généralement parlant, ils ne sont pas concentrés à New-York.

Q. Ils ont des bureaux à New-York?—R. Quelques-uns ont des bureaux à New-York, la Kingston Coal a son bureau à Kingston, Pensylvanie; elle n'a pas d'autre bureau.

Q. "Gens toujours à l'affût du marché pour en prendre avantage, avaient des stocks en entrepôt, et maniant le fouet, élevèrent les prix le plus haut possible,

[M. W. H. Cox.]

demandant jusqu'à $10 et $12 la tonne f.o.b. New-York et Philadelphie."—R. Bien, quant à la question d'entrepôt, ils n'avaient pas de charbon en entrepôt.

Q. En 1916?—R. Aucun d'eux n'a des entrepôts; il n'y a pas une compagnie indépendante qui ait un entrepôt considérable.

Q. Quant à prendre avantage du marché, vous dites que cela ne se fait pas? —R. Non, ou presque pas. Je ne dis pas que les compagnies indépendantes n'ont pas obtenu plus que les compagnies régulières, la M. A. Hanna Company n'a pas essayé d'obtenir de hauts prix pour sa production. Une année, la Kingston Coal Company l'a fait, mais depuis, elle a changé de conduite et n'a demandé que des prix justes.

Q. Ma demande se rapporte non à des individus, mais aux compagnies indépendantes en général, j'ai compris que vous aviez dit qu'en général les indépendants obtenaient un plus haut prix.—R. J'ai fait la distinction entre les plus gros indépendants qui vendaient leur charbon à un prix fixe de $9.25 à $10, et les autres. Les plus gros parmi les indépendants n'ont pas reçu beaucoup plus que $10. J'ai dit que $9.25 était supposé être le prix des indépendants. C'est le prix qui avait été convenu. Il n'a pas eu son plein effet pour nous d'Ontario. Il nous a fallu payer plus que cela, mais les gros indépendants n'ont pas exigé plus de $10 pour le charbon qu'ils avaient en main. Ce sont les petits indépendants qui ont exigé de hauts prix.

Q. Ce prix était encore plus élevé que celui des compagnies qu'on appelle des "trusts"?—R. Oui, que celui des compagnies régulières.

Q. Et vous ne seriez pas surpris si les conditions telles que vous les avez décrites, prévalaient à l'avenir?—R. Les indépendants prendraient tout ce qu'ils pourraient?—R. Je crois que, à moins qu'il y ait interruption dans les opérations des mines, si les mineurs continuent de travailler, et qu'il n'y ait pas de grèves, je crois que dans quatre ou cinq mois, avec la forte production qui se maintient actuellement et qui s'est maintenue depuis plusieurs mois, que l'on va plus que combler le déficit, et les indépendants devront baisser leurs prix au niveau de ceux des compagnies régulières, s'ils veulent vendre leur charbon.

Q. Les prix sont plus élevés en raison de la rareté relative du charbon?—R. Oh, oui.

Q. Et durant ces périodes de rareté relative, les indépendants en profitent? —R. Oui.

Q. Ils obtiennent tout ce qu'ils peuvent?—R. Oui.

Q. Et cela semble leur raison d'être?—R. Eh bien, comme je le disais, les gens indépendants font des affaires sur un plan plus élevé.

Q. Je ne vous demande pas de les stigmatiser vous-même, et vous n'êtes pas obligé de répondre, mais ce sont pratiquement des pirates en affaires?—R. Il y en a, oui, mais ils sont peu nombreux. J'en pourrais nommer trois ou quatre qui ont très fortement exploité le public.

Q. Il y a de braves gens parmi eux?—R. Oui, en général, ils ont conduit leurs affaires d'une manière équitable. Leurs dépenses sont fortes; ils ont beaucoup perdu durant la suspension des affaires. Ils avaient peut-être une excuse pour demander de plus hauts prix. La plupart n'ont pas poussé la hausse à l'extrême.

Q. Je ne les blâme pas pour ce qu'ils reçoivent, pourvu qu'ils ne retiennent pas leur marchandise du marché afin de l'apporter dans un temps de disette.—R. Il n'y a rien eu de tout cela. La M. A. Hanna Company est associée à la Pennsylvania Railroad Company. Elle transporte son charbon sur cette ligne jusqu'aux ports du lac Erié, puis l'expédie par eau tout l'été. Les mines sont en opération constante, il n'y a pas d'interruption, et il en est de même de tous les gros indépendants. Il peut y avoir quelques petites mines qui n'ont pas de vente

[M. W. H. Cox.]

régulière pour leur charbon, et qui doivent fermer de temps à autre, mais elles ne comptent pas.

M. Kox:

Q. Il y a un détail. Je crois que le témoin a dit que le charbon se calcule aux mines à la grosse tonne. Est-il vendu à la grosse tonne aux mines?—R. Oh! oui, toujours.

Q. Et les chemins de fer le transportent à la grosse tonne?—R. Oui, à la grosse tonne de 2,240 livres jusqu'à la frontière; de là, les chemins de fer canadiens calculent le transport à la petite tonne de 2,000 livres.

Q. Et on le vend au consommateur à la petite tonne? C'est la pratique générale de le vendre à la tonne de 2,000 livres?—R. Oui, l'on en compute le coût et l'on vend en conséquence.

Q. Quelle est la comparaison entre ces prix et ceux du charbon de l'Alberta? —R. Ce dernier se vend, je crois, au taux de 2,000 livres, c'est ce que j'ai compris.

Q. On le calcule probablement aux mines sur la même base?—R. Oui, le charbon bitumineux se vend généralement au taux de la petite tonne.

Le président suppléant:

Q. Voulez-vous dire au comité ce que vous pensez de l'anthracite qui reste dans la région de la Pensylvanie à l'heure actuelle? On dit qu'il s'épuise et que, dans quelques années nous ne pourrons plus nous en procurer. Qu'en dites-vous? —R. J'ai fait, depuis plusieurs années des recherches à ce sujet. Il n'y a pas de doute que bon nombre de mines s'épuisent. Les meilleures veines ne produisent plus; l'on travaille aujourd'hui les veines que l'on considérait de peu de valeur il y a quelques années, mais il y a encore beaucoup de terrains houillers vierges dans la région de l'anthracite contrôlé par la Philadelphia & Reading Coal Company. Je crois qu'elle possède la plus grande étendue de terrains contenant de l'anthracite, non encore exploités; mais en général, les vieilles mines s'épuisent.

M. Warner:

Q. Croyez-vous que la quantité en soit assez bien connue?—R. Chacun connaît assez la quantité de charbon qu'il a, et l'on peut estimer la quantité de charbon dans chaque terrain inexploité.

M. O'Connor:

Q. Vous pouvez trouver cela dans les livres qui sont sur la table?

M. Lapierre:

Q. Et l'on pourrait raisonnablement s'attendre à ce que le prix de l'anthracite continue à monter à l'avenir?—R. Cela dépend du taux des salaires dans la région de l'anthracite. Actuellement, il est très élevé, il a beaucoup augmenté durant la guerre.

Q. Et vous espérez qu'il y aura une réduction graduelle jusqu'à ce qu'on obtienne un taux raisonnable?—R. Il ne semble pas que l'on réussisse à commencer cette réduction dans un avenir prochain.

M. Garland:

Q. Les apparences ne sont-elles pas plutôt pour une direction contraire?—R. Non, mon impression est que les mineurs essaient de maintenir des gages au taux actuel. Ils n'ont aucun espoir. Ils sont fort bien payés, cela ne fait aucun doute.

[M. W. H. Cox.]

M. Lapierre:

Q. Mais, monsieur le président, le témoin a dit que d'ici quatre ou cinq mois, la production atteindrait probablement le chiffre de la demande. En conséquence, est-ce que le prix ne baisserait pas?—R. Les prix des indépendants devront naturellement diminuer au fur et à mesure que la production augmentera et que la demande pour leur charbon diminuera. Leurs prix baisseront graduellement. Il arrive parfois que le prix de leur charbon est moindre que celui des compagnies régulières; cela dépend des conditions du marché.

Le président suppléant:

Q. Avez-vous une idée de la production probable du charbon dans le nord d'Ontario, près du district de Sudbury? Connaissez-vous quelque chose à ce sujet?—R. J'en ai beaucoup entendu parler. J'ai entendu deux conférences de M. Coyne, géologue, qui a attiré là-dessus l'attention du public, et j'ai lu les rapports d'autres géologues qui ont démenti ses dires, et j'ai causé avec M. Smith, de Sudbury, qui fait des forages d'essai dans cette région, en quête de charbon, depuis près de vingt ans, sans y trouver une seule veine de charbon.

Q. Avez-vous fait l'essai d'échantillons?—R. Oui, nous avons eu des échantillons, mais l'on n'a pas encore trouvé de veines de charbon. Le peu de charbon que l'on y trouve, est à la surface, et il est mêlé à différents minerais de fer; le charbon n'est pas dégagé.

Q. Je voudrais demander au témoin si ces affleurements ont été trouvés, ne sont-ils pas l'indice de la présence d'une grande quantité de charbon dans cette région?—R. Pas nécessairement, nous disent les géologues. Le gouvernement fédéral a fait venir un géologue de Washington, je crois, et ce dernier dans son rapport nous dit qu'il n'est pas possible que ce gisement contienne de la houille anthracite; d'autres géologues ont affirmé la même chose.

Le président:

Q. On dit qu'une firme de Pittsburg emploie un foret dit "diamant" en ce lieu pour découvrir de la houille?—R. Je crois qu'il se fait des forages d'essai en ce moment.

M. Lapierre:

Q. Oui, en effet.—R. Effectivement, j'ai appris que l'on a fait récemment des essais dans cette région, mais on ne trouva rien sous la surface.

Q. D'après ce que j'ai pu savoir, il n'a pas été fait de rapports au sujet de ces dernières épreuves?—R. Je n'en sais rien, seulement ce que j'ai lu. Je suis intéressé et naturellement j'espère qu'il se trouve de la houille en cet endroit.

Q. Eh bien! nous avons vécu d'espérance depuis vingt ans.

Le président suppléant:

Q. Ce serait un soulagement si nous découvrions un bon gisement de houille à cet endroit, n'est-ce pas? Nulle autre question?

M. O'Connor:

Q. Une seulement. A la suite de la question demandée au sujet de la différence entre les grosses et les petites tonnes. Dans vos rapports du gouvernement la conversion est faite entièrement sur la base de 2,000 livres, de sorte que tous les chiffres officiels suivent la base de 2,000 livres dans vos rapports du gouvernement?—R. Les frais des commerçants sont tous basés sur le taux de 2,000 livres, le tout est converti.

Q. Vous devez effectuer la conversion lorsque vous faites rapport au département des statistiques?—R. Oui.

Le président:

Q. Y a-t-il autre chose?—R. Si cela peut vous intéresser j'aimerais vous exprimer mes propres idées quant à la perspective de l'avenir, et ce sur quoi nous devons dépendre largement dans l'Ontario s'il y a disette d'anthracite.

Q. C'est ce que le comité veut savoir. On a oublié de vous le demander.—R. C'est ce à quoi je pense depuis plusieurs années; parce que j'ai entrevu la possibilité d'une disette d'anthracite, à la suite de l'épuisement de quelques-unes de ces mines, et peut-être à cause de la situation ouvrière, et je me suis demandé comment nous, dans l'Ontario, pourrions obtenir un approvisionnement satisfaisant de combustible convenable. Il y a deux sources qui me semblent des plus encourageantes; la première est peut-être un sous-produit de coke—un coke préparé spécialement pour l'usage domestique. Les gens de Semet-Solvey fabriquent un coke comme sous-produit en très grande quantité. Leur coke est un charbon mou très inflammable et qui peut être employé pour usage domestique, il ressemble beaucoup à l'anthracite, et il brûle comme l'anthracite. Néanmoins il ne se présente aucune objection au sujet de ce coke. Il ne diffère presqu'en rien de l'anthracite. Il y a un certain nombre de sous-produits qui font un excellent coke, lequel est de plus en plus en demande pour l'usage domestique par tout l'Ontario et surtout à Toronto. Le prix en est minime. Nous vendons ce sous-produit de coke aux marchands de Toronto à raison de $10 la tonne. Ce coke, comme je l'ai dit, est presque l'égal de l'anthracite sous tous les rapport. Il ne fait pas de fumée et ne cause aucun ennui. Il s'emploie très facilement. Il peut aussi être contrôlé facilement dans le foyer et donne des résultats équivalents. Il me semble être le combustible le plus facile à se procurer s'il survenait une disette d'anthracite, et dans ce cas-là même il est moins dispendieux. Puis il se présente un autre combustible sur le marché, et qui va prendre une place très importante dans un avenir très rapproché. Ce sont les briquettes de haute qualité. Ces briquettes ont été pratiquement à l'état d'expérimentation depuis dix ans, et celles qui ont été sur le marché proviennent de criblures d'anthracite. Pendant longtemps on a fait des expériences et les criblures utilisées n'étaient pas de première qualité. Une certaine quantité se trouvait de qualité très inférieure et l'agglomérant que l'on employait pour fabriquer les briquettes ne donnait pas satisfaction, il n'était pas combustible. Il composait environ 12½ p. 100 de la briquette et étant incombustible il ajoutait à la quantité des cendres. Ainsi durant cette période d'expérimentation les briquettes n'eurent pas beaucoup de succès, mais l'American Briquetting Company, de Philadelphie a produit, durant l'année qui vient de s'écouler, une briquette presque parfaite. Elle est faite de criblures d'anthracite de première qualité, le Lyken's Red Ash qui est un combustible de la plus haute valeur et cette compagnie a 10,000,000 de tonnes de criblures qu'elle a mises de côté pendant plusieurs années pour la fabrication de ces briquettes, jusqu'à ce que ses expériences soient perfectionnées. Elle a ces 10,000,000 de tonnes en réserve et ne les exploite pas, et elle possède en plus un agglomérant de 2½ p. 100 qui est entièrement combustible, ce qui fait du tout un combustible de très haute qualité et composé entièrement d'anthracite. Il ne peut y avoir aucune objection à son sujet. Il ne répand ni ne produit aucune odeur ni poussière, et est préférable à l'anthracite parce qu'il ne contient aucune matière délétère. Les criblures proviennent du lavage de la houille, il ne contiennent donc ni argile, ni os, ni matière étrangère, et avant très peu de temps ces briquettes seront en très grande demande. La compagnie exploite son installation depuis plus de deux ans. Elle a deux autres installations en voie de construction à l'heure actuelle qui donneront un rendement trois fois supérieur à ce qu'elle fabrique actuellement. Elle projette la construction d'une nouvelle usine, qui pourrait bien être commencée en ce moment. L'on m'a

[M. W. H. Cox.]

appris à Philadelphie que la compagnie devait ériger une nouvelle fabrique aux gisements de Pocahontas. Elle y a fait des essais et a découvert qu'elle peut transformer la houille en briquettes aussi bien qu'avec les criblures de la Pensylvanie. C'est une houille de haute qualité; elle a 15,000 calories anglaises (B.T.U.) et la compagnie se propose d'y installer un outillage afin de pouvoir mettre ces briquettes sur le marché, et elle compte en tirer un excellent combustible. Si elle réussit là, elle compte poursuivre son exploitation dans la veine Miller en Pensylvanie, où il existe un charbon bitumineux sans fumée et de haute qualité. Ces gens-là sont d'avis que les briquettes vont être très recherchées, et je crois qu'ils ont raison. Elles constituent un combustible de haute excellence. L'hiver dernier, j'ai consumé plus de briquettes de cette houille-là que tout autre chose et nous n'avons jamais eu de combustible qui nous ait donné plus de satisfaction. Un grand nombre de gens à qui nous en avons fourni nous ont déclaré que c'est un combustible idéal. Je crois donc que le coke et les briquettes sont destinés à envahir le marché de l'avenir et que leur exploitation aidera grandement à améliorer la question de l'anthracite dans l'Ontario. Ces houilles ont un avantage considérable sur le charbon bitumineux dans le chauffage domestique en ce que leur emploi est beaucoup plus propre et plus facile, moins dispendieux, et, en fait, elles comportent tout ce que le chauffage domestique peut exiger de mieux.

Q. Est-ce que notre charbon de la Nouvelle-Ecosse ferait un bon coke? Quelqu'un me parlait de l'opportunité d'établir une grande usine de sous-produits de coke à Montréal, et d'enlever les sous-produits. Ne serait-ce pas une bonne houille à coke?—R. Certaine houille de la Nouvelle-Ecosse est de très haute qualité et s'y prêterait de toute façon, mais cela ne ferait guère l'affaire de l'Ontario, à cause de la grande distance, mais elle pourrait s'écouler sur d'autres marchés.

M. Garland:

Q. Tout ce charbon dont vous parlez pour faire des briquettes vient des Etats-Unis?—R. Oui.

Q. Nous aurions encore à résoudre le problème des produits étrangers?—R. Oui.

M. Lapierre:

Q. J'aimerais savoir si les briquettes et le coke entrent au Canada en franchise de douane?—R. Oui.

M. Knox:

Q. Le même procédé de fabrication de briquettes aurait-il autant de succès à l'installation de Bienfait des gisements de lignite en Saskatchewan?—R. Je ne pourrais pas dire. Vous devez pulvériser le charbon pour le mettre en briquettes, selon la méthode suivie aux Etats-Unis. Ce serait une question facile à déterminer.

Le président suppléant:

Q. La houille de la Nouvelle-Ecosse ferait-elle de bonnes briquettes?—R. Les houilles très volatiles ne produisent pas de bonnes briquettes en général. C'est une houille peu volatile. L'on veut dans le ménage domestique éliminer autant la fumée que la cendre.

M. Lapierre:

Q. Est-ce que cela ne prendrait pas plusieurs années avant que l'approvisionnement soit disponible?—R. Bien, il y en a déjà une certaine quantité disponible sur le marché, et nous utilisons toutes les briquettes qui nous arrivent

de ce côté. Nous avons pris l'agence et il s'en fait une très bonne demande, partout où nous les avons introduites. Nous avons immédiatement eu un marché pour les écouler, et la consommation augmentera dans cette partie du pays à mesure qu'il y aura augmentation dans la production. Tout ce qui se fabriquera sera acheté. Le prix est comparativement peu élevé.

Q. Cependant il n'y en pas assez pour rencontrer la demande de combustible qui existe en ce moment?—R. Il n'y en pas assez, cependant cela aide.

M. O'Connor:

Q. Il nous manque 13,000,000 de tonnes de charbon? Si nous prenons les 10,000,000 de tonnes de briquettes il nous en manquera encore trois millions de tonnes, et nous ne serons pas mieux qu'à l'époque actuelle.—R. Je ne sache pas qu'il nous manque 13 millions de tonnes d'anthracite.

Q. Nous voulons produire 13,000,000 de tonnes de plus nous-mêmes, si nous le pouvons. Comment pouvez-vous nous aider en cela?—R. Je ne sais pas, à moins que vous les trouviez à Sudbury.

Q. Vous avez parlé il y a quelques instants des prix prohibitifs de la Nouvelle-Ecosse?—R. En ce qui concerne l'Ontario.

Q. Mais il y a la route par navigation. Qu'en pensez-vous, en ce qui concerne le coke?—R. Je crois que cela ferait un excellent coke. Je ne vois pas pourquoi le contraire aurait lieu, mais la route par eau ne semble pas favorablement accueillie à Toronto, parce que l'on ne veut pas de houille qui vient des quais. Le système de distribution de charbon n'est pas par eau.

M. Garland:

Q. Ce serait une question d'organisation des systèmes des détaillants?—R. Oui, ils ont pratiquement abandonné les voies d'eau à cause du coût élevé des loyers de quais et de la manutention du charbon par eau. La ville a grandi absolument sans cela.

M. Warner:

Q. N'y reviendrait-on pas si c'était avantageux, ou bien la chose est-elle impossible?—R. Les demeures de la ville se sont construites à plusieurs milles de la ligne des quais et le coût de livraison à partir du bord de l'eau serait tellement élevé qu'il me semble que la chose ne serait pas praticable. C'est ce que les commerçants ont découvert, et ils se sont éloignés des quais et y ont fermé leurs cours, à mesure que les baux expiraient et se sont installés là où demeurent les gens.

Le président suppléant:

Q. Oui, mais ils sont installés là où le terrain est meilleur marché et où les frais supplémentaires sont moins élevés?—R. Oui, mais où le trajet de livraison est plus court.

M. O'Connor:

Q. Prétendez-vous que tout le charbon qui est expédié dorénavant à Toronto doit être transporté par chemin de fer?—R. En grande partie. Il est vrai que l'on y transporte une certaine quantité de charbon par eau, mais c'est parce qu'il n'est pas disponible par chemin de fer, et qu'il peut parfois se transporter par eau. La Lackawanna Coal Company a son installation à Oswego, et il est parfois possible de s'y procurer du charbon par eau et non par chemin de fer.

Q. Pour revenir à nos moutons, si vous pouviez avoir du charbon anthracite, et si vous pouviez vous le procurer par eau pour en faire du coke, vous devrez suivre le charbon n'est-ce pas?—R. Certainement.

[M. W. H. Cox.]

Q. Supposons qu'il y ait possibilité de l'introduire par voie de navigation, et non par chemin de fer, parce que vous ne pourriez pas l'avoir par chemin de fer, la difficulté disparaîtrait en ce qui concerne les citoyens de Toronto, car les commerçants de charbon doivent suivre leur marchandise?—R. S'il n'est pas disponible il n'y a aucune raison de croire que le charbon bitumineux ne sera pas disponible en tout temps.

Q. Mais le comité tâche de découvrir ce qu'il y aurait à faire?—R. Il existe tant de gisements houillers aux Etats-Unis et l'on cherche à écouler leurs produits. Il existe là une grande surproduction. Les facilités de production sont immenses.

Q. Je conviens avec vous que s'il surgissait quelque raison nationale qui porterait les Etats-Unis à nous combattre, ou autre événement, et qu'ils nous refuseraient du charbon, nous pourrions toujours nous procurer du charbon bitumineux.—R. Oui.

Q. Mais l'un des éléments que le comité a à étudier consiste précisément dans l'un de ces événements, et dans un pareil cas les commerçants qui sont situés en arrière de la ville ne pourrait pas entraver un grand projet national dans l'approvisionnement de charbon pour le Canada.—R. Oui, alors le charbon de la Nouvelle-Ecosse. . .

Q. Ou tout autre charbon?—R. . . . pourrait être utilisé, mais la production serait peu considérable. Je ne sais pas si l'on pourrait augmenter cette production dans une bien grande mesure ou non, en ce qui concerne la Nouvelle-Ecosse.

Q. Bien, vous n'avez pas à vous prononcer là-dessus. Vous dites que vous ne savez pas?—R. Je dis simplement que la production n'est pas considérable, et que nous ne pourrions pas nous adresser là pour une grande quantité de charbon.

Q. Cette province contribue à la moitié de la production du Canada?—R. Environ 5,000,000 de tonnes.

Q. On a déjà produit beaucoup plus que cela.

Le président:

Q. Désirez-vous faire d'autre déclaration?—R. Non, il ne me reste rien à dire en ce moment.

M. C. A. MAGRATH est appelé et assermenté.

Le TÉMOIN: Je ne sais pas quels renseignements vous avez reçus au sujet de la question du charbon à vos réunions précédentes. Je me félicitais de n'avoir pas à comparaître, mais j'ai reçu votre assignation hier et je constate que c'est "une enquête" comme l'indique l'exploit que j'ai reçu "pour savoir si le Canada peut—et de quelle manière—se subvenir quant à l'approvisionnement de charbon dont il a besoin." D'après ce que j'ai appris ce matin, la discussion semble se résumer à la question de l'approvisionnement venant de l'Alberta, et si c'est cela que vous voulez que je discute avec vous, je suis prêt à procéder. Si c'est une question d'approvisionnement, sans s'occuper de la source même de cet approvisionnement je suis prêt à procéder sur cette question. Mais s'il ne s'agit que de nos houilles à nous, mes observations peuvent être abrégées considérablement.

Le président suppléant:

Q. Je crois que c'est le désir du Comité de savoir ce que vous connaissez en général des approvisionnements de charbon de toute provenance?

Le TÉMOIN: Voulez-vous un exposé de ce qui s'est produit l'hiver dernier et qui a pratiquement provoqué la demande, plus ou moins générale au Canada,

que nous devrions rechercher notre approvisionnement de houille dans notre propre pays? Si oui, peut être que. . .

M. Warner:

Q. Je crois monsieur le président, et c'est ce que nous supposons du moins, que le comité doit s'enquérir sur la possibilité d'obtenir du combustible provenant de source canadienne.—R. Bien si nous devons avoir notre approvisionnement, ou si nous devons utiliser notre propre houille, nous avons comme vous le savez deux sources principales d'approvisionnement, l'une à l'extrême Ouest et l'autre à l'extrême Est. La difficulté dans l'extraction de la houille, tant aux Etats-Unis qu'au Canada, consiste dans le fait qu'il existe un trop grand nombre de mines, de mineurs et même, je le crois, trop de commerçants. Et la difficulté est due dans une grande mesure au fait que les consommateurs ne font aucun effort pour s'approvisionner d'une façon uniforme aux mines dans le cours de l'année—de même que pour obtenir un coût minimum de production. Au point de vue scientifique chaque genre de houille demande un type de fourneau différent. Au centre du Canada l'on s'est assimilé à ce qui paraît être le combustible le plus satisfaisant, utilisé séparément, c'est-à-dire l'anthracite, et l'on a construit un calorifère propre à cette houille, et qui se prête aussi à d'autres combustible sans fumée ou à peu près.

Je crois que nos houilles domestiques de l'Alberta peuvent être utilisées sans difficulté dans ces fournaux parce qu'elles ne dégagent pas une grande quantité de fumée. L'on fait actuellement des expériences dans ces environs relativement à l'usage de la houille de l'Alberta communément appelée "sous-bitumineux". Je m'en suis servi pendant plusieurs années lorsque je vivais dans l'Ouest et je sais qu'il donne satisfaction. Je ne crois pas qu'elle soit l'égale de l'anthracite sur une base de tonne par tonne. Lorsque je brûlais du charbon de l'Alberta, je payais environ $2.50 la tonne rendue dans ma cave, et il est alors possible que je ne l'ai pas utilisé d'une façon scientifique, ce qui fait que je puis être influencé injustement lorsque je dis tonne par tonne; ce charbon ne donne pas les résultats que procure l'anthracite, mais ce n'est là que mon opinion basée sur ma propre expérience, tout en admettant que je ne l'ai pas utilisé comme j'aurais dû le faire.

M. Warner:

Q. Vous n'en avez pas brûlé ici?—R. Non, monsieur. Laissez-moi dire quelques mots au sujet de la proportion de la production de l'anthracite américain quant à ce qui existe entre les compagnies régulières et les compagnies indépendantes. Les compagnies régulières sont celles dont M. O'Connor parlait il y a quelques instants, et elles produisent environ 75 p. 100 de la quantité d'anthracite qui provient des Etats-Unis. Les mines indépendantes environ 25 p. 100. Au mois de septembre dernier le gouverneur Sproule de la Pensylvanie a fixé le prix de la houille anthracite comme ne devant pas dépasser $8.50 par tonne brute aux mines; la houille anthracite aux Etats-Unis se vend toujours par tonne brute. Les indépendants prétendirent que ces chiffres n'étaient pas suffisants pour leurs fins. Le gouverneur Sproule fit nommer un comité, ou plutôt fit revivre un comité qui avait été en existence quelques années auparavant, alors qu'il y avait une disette de charbon, sous le nom de "comité des opérations équitables". Il permit aux indépendants de se présenter devant ce comité—ceux-ci avaient fixé le prix de leurs produits à des chiffres variant de $9.25 à environ $12.50 la tonne brute. Les $9.25 s'appliquaient à 80 p. 100 du produit des indépendants; les chiffres plus élevés s'appliquaient aux autres 20 p. 100. Dans les années de production normale le charbon des compagnies indépendantes se trouvait entre les mains des courtiers dont les opérations se poursuivaient principalement à

[M. C. A. Magrath.]

New-York et à Buffalo, et en d'autres endroits, et au cours des années de production normale ils doivent passer après les compagnies régulières et suivre pratiquement le même prix, mais lorsqu'il y a diminution de production ils semblent exiger un prix plus élevé. Comme je l'ai déclaré ils ont été autorisés à demander un prix plus élevé mais nos commerçants ont découvert par expérience l'hiver dernier que certains courtiers exigeaient, je crois jusqu'à $16.00 la tonne aux mines. Je crois cependant que ceci ne s'appliquait qu'à un petit nombre de tonnes. L'une des difficultés au cours des époques anormales c'est-à-dire lorsqu'il y a disette de charbon consiste dans le trouble que cause la distribution de ce charbon de source indépendante dans certaines localités. Vous y verrez un commerçant qui vend le charbon des compagnies régulières au prix minimum de la mine, tandis que l'autre commerçant d'en face qui dispose d'une certaine quantité de charbon de provenance indépendante exige de $1 à $3 de plus la tonne, tout simplement parce qu'il doit payer cet excédent de prix à la mine. C'est ce charbon de provenance indépendante qui en s'introduisant dans les localités en temps anormaux cause autant de trouble et un mécontentement aussi considérable parmi les consommateurs.

M. Warner:

Q. Puis-je demander au témoin s'il fait allusion à l'approvisionnement des Etats-Unis dans leur propre pays?—R. Oui, tout notre anthracite provient des Etats-Unis. Les producteurs américains ont obtenu tout le commerce de ce pays ici, ou plutôt de ce que l'on peut appeler le centre du Canada. Cependant je ne voudrais pas exprimer une opinion quant à établir la proportion calorifique entre les deux combustibles: l'anthracite américain et la houille domestique de l'Alberta. Je crois que cette question est actuellement à l'étude. L'emploi de la houille de l'Alberta dans l'est du Canada devient surtout une question de transport que je crois est aussi actuellement à l'étude. Je crois que c'est un fait connu que l'anthracite des Etats-Unis est livré chez les commerçants dans les grands centres du Canada pour environ $12 et $13 la tonne. L'on tient compte dans ces chiffres du taux de l'échange. Je me réfère naturellement aux produits des compagnies régulières. Il est très possible que la houille de l'Alberta ait à faire concurrence à un peu plus de $12 la tonne nette dans le centre du Canada.

Le président suppléant:

Q. Croyez-vous, monsieur MaGrath, que nous puissions espérer voir une baisse bientôt dans le prix de l'anthracite?—R. Aux mines?—R. Non, du moins pas avant le mois d'août. L'entente avec les mineurs d'anthracite doit se renouveler au mois d'août; je crois donc que le prix actuel continuera d'ici là. Aux années de production normale les producteurs ont l'habitude de diminuer de 50c. par tonne le prix du charbon vers le 1er avril et de l'augmenter ensuite de 10c. par mois pendant cinq mois alors qu'il atteint le prix normal. Ceci est pour permettre aux consommateurs de s'approvisionner pendant l'été. Ils ne le font pas cette année probablement parce qu'ils ne sont pas tenus de le faire. Ils peuvent avoir d'autres raisons, mais d'après moi le principal motif c'est qu'il y a une si grande demande pour l'anthracite après la disette de l'hiver dernier que les producteurs n'ont pas besoin de diminuer le prix afin d'encourager les achats d'été. Lorsqu'il s'agira de conclure une entente avec les mineurs le premier août prochain, il est entendu que les mineurs d'anthracite prétendent qu'ils reçoivent des salaires moindres que ceux qui travaillent dans les mines de charbon bitumineux, et il est possible qu'ils exigeront une augmentation de salaire. Je parle de ceux des mineurs qui travaillent à la journée, mais $12 par tonne sur les voies de chemin de fer dans nos grands centres constituent le prix que l'on doit payer pour la houille d'Alberta si on veut un marché dans l'est du

[M. C. A. Magrath.]

Canada. Les producteurs de l'Alberta doivent se rendre compte que la houille anthracite peut être transportée dans nos grands centres aujourd'hui pour un peu plus de $12 la tonne.

M. Warner:

Q. Je voudrais demander au témoin si, advenant que les opérations de ce marché fussent discontinuées, le fait que ce charbon supplémentaire fut placé sur le marché américain suffirait pour faire diminuer les prix aux Etats-Unis?—R. Non. Le producteur d'anthracite apprécie le marché canadien, car c'est un marché qu'il a développé lui-même. C'est lui qui a porté notre population à discontinuer l'emploi du bois dur. C'était à l'époque où l'on chauffait au bois dur en ce pays. Le producteur d'anthracite s'est emparé de ce marché. Il y a dix ans la quantité d'anthracite importé se montait à environ 4,000,000 de tonnes, et cette moyenne s'est à peu près maintenue depuis. Notre marché est le meilleur débouché du producteur, car c'est celui où il y a le moins de changement d'année en année. La région où se consume l'anthracite aux Etats-Unis s'étend environ à 100 milles au sud de Washington. Lorsque l'hiver est doux la quantité de houille utilisée dans l'extrémité méridionale de cette région est très minime, mais bien que nous ayons ce que nous appelons un hiver très doux nous consumons à peu près la même quantité de charbon, c'est pourquoi il y a moins de variation dans le marché du nord que dans toute autre région que le producteur alimente, c'est pourquoi il l'apprécie au point de faire tout son possible pour le conserver.

Q. Je ne crois pas m'être bien fait comprendre. Je veux dire que si nous pouvions fournir du combustible canadien au lieu de celui que nous importons, qui serait alors absorbé aux Etats-Unis, quel en serait l'effet à l'égard du marché, est-ce que cela ferait baisser les prix et rendre la concurrence plus difficile parmi nous de façon à ce que nous ne puissions pas empêcher l'importation de recommencer à cause de la quantité supplémentaire qui serait absorbée aux Etats-Unis?—R. Cette quantité supplémentaire à absorber, c'est-à-dire la consommation totale d'anthracite au Canada, est environ 7 p. 100 de la production totale des Etats-Unis. Le producteur d'anthracite distribue environ 93 p. 100 de son produit aux Etats-Unis, et 7 p. 100 dans ce pays, et si cette quantité supplémentaire de 7 p. 100 n'était pas expédiée hors de son pays, je ne crois pas que cela serait de nature à en affecter le prix. Je crois que le prix de l'anthracite sera atteint d'une façon plus sensible si les consommateurs des Etats-Unis tentent de se procurer un combustible moins cher, parce qu'ils ont payé, l'hiver dernier, de $15 à $18 la tonne et même plus cher, à ce que l'on m'a dit.

M. Arthurs:

Q. Quelle a été la cause de l'augmentation du prix du charbon à la sortie de la mine?—R. C'est l'augmentation du coût de la main-d'œuvre et des fournitures.

Q. Le prix à la sortie de la mine n'a pas varié beaucoup?—R. Lorsqu'il se produit une disette d'une certaine denrée, celui qui en fait le commerce semble se croire obligé d'en retirer tout ce qu'il peut. Lorsqu'il y a abondance le public semble croire que le producteur doit lui faire livraison au plus bas prix possible, même jusqu'au point de n'en retirer aucun profit.

Q. La question du prix au sujet de l'anthracite l'hiver dernier n'était pas entièrement entre les mains du producteur?—R. Non, monsieur.

Q. C'était l'intermédiaire qui accaparait une grande partie de l'augmentation?—R. Il y a plusieurs années j'étais avec la Galt Coal Company, à Lethbridge, Alberta, et nous considérions qu'il était de notre devoir de suivre notre produit jusque chez le consommateur. Dans ce temps-là nous fixions le prix auquel le commerçant devait vendre notre produit. Nous lui faisions afficher

[M. C. A. Magrath.]

un avis dans sa cour à charbon au moyen duquel le public était tenu au courant des prix du charbon tant en cet endroit qu'au lieu de livraison. Les producteurs d'aujourd'hui, du moins les producteurs d'anthracite, ne font pas cela. Je crois qu'il serait désirable que cela se fît, du moment que nous croyons que le consommateur doive se fier au producteur. De fait, il semble que cela serait également dans l'intérêt des commerçants.

Q. Et cela serait à l'avantage du consommateur définitif?—R. Je crois que oui, surtout en vue du dérangement du marché causé par les marchands de charbon indépendants. Un commerçant peut avoir une quantité considérable de charbon des compagnies régulières et il peut avoir une certaine quantité de charbon des indépendants, et comme la quantité varie, surtout en temps de disette, le prix varie également, et il en résulte des circonstances que le consommateur ne peut pas comprendre et desquelles on prend avantage parfois à son détriment. La houille des Provinces maritimes est bitumineuse, et son emploi, il me semble, demande un fourneau à houille bitumineuse avec un tuyau de cheminée plus grand pour absorber le volume considérable de fumée qui se produit. Il est certain, selon moi, qu'il y aurait une solution à ce problème, et ce serait de substituer le fourneau à houille bitumineuse au fourneau à anthracite. L'on a qu'à aller à Pittsburg, par exemple, pour voir jusque dans quelle mesure on emploie la houille bitumineuse. Il en est de même en Colombie-Britannique où l'on emploie les houilles bitumineuses pour l'usage domestique. Il est probable que 90 p. 100 du chauffage domestique du monde entier, du moins celui qui s'accomplit au moyen de charbon, se fait avec de la houille bitumineuse. Cependant, il n'y a aucun doute que son usage semble avoir cédé le pas à l'anthracite dans une zone raisonnable des mines de la Pensylvanie. S'il était démontré que les houilles domestiques de l'Alberta ne peuvent pas être transportées à des distances aussi considérables dans le centre de l'Ontario que l'anthracite de Pensylvanie et en concurrence avec celui-ci—car nous devons bien nous rendre compte que les producteurs d'anthracite vont tâcher de conserver leur marché canadien—alors il deviendrait désirable d'étudier sous quelque forme le traitement de la houille bitumineuse par la production du coke de quelque autre façon, afin d'en éliminer ce qui produit de la fumée. Je suis sous l'impression qu'aux Etats-Unis, à cause du prix élevé de l'anthracite, que l'on va tenter, d'une façon plus générale, de traiter les houilles bitumineuses. C'est là que, je crois, se trouve la solution. Il y a deux façons d'obtenir ce résultat au Canada: l'un consiste à en imposer l'expérience au pays—ce qui, je crois serait dangereux—l'autre serait d'offrir une subvention pour chaque tonne de houille bitumineuse qui serait traitée pour des fins domestiques.

Mon idée est d'en laisser faire l'expérience par d'autres. Il pourrait être prescrit que la municipalité dans laquelle le charbon doit être utilisé devrait fournir une partie de cette subvention. Je ne serais pas disposé à proposer que la subvention ne serait applicable qu'au combustible canadien. Je ne parle en ce moment qu'au cas où le combustible de l'Alberta ne viendrait pas sur le marché du centre du Canada. Personne plus que moi ne désire voir l'Alberta étendre son marché. C'est une question que l'on est maintenant à étudier, et j'espère que cela se fera très sérieusement de façon à la résoudre d'une manière définitive. S'il n'y a pas de marché pour la houille de l'Alberta dans le centre du Canada, et si nous devons employer des houilles bitumineuses, je ne vois d'autre alternative que le traitement de nos houilles des Provinces maritimes ou leur adaption à des fourneaux à houille bitumineuse. Pour revenir à la question du traitement de ces houilles il serait peut-être préférable d'accorder à ceux qui entreprendraient ce travail toute la latitude afin de pouvoir se procurer leur approvisionnement. La subvention pourrait ne pas être continuée au delà d'une période raisonnable, à moins que l'on utilise du combustible

[M. C. A. Magrath.]

domestique par la suite, alors que la province qui produit le combustible pourrait fournir un partie de la subvention.

Voici ce que je conçois; une subvention pour l'usage de houille canadienne à l'époque actuelle pourrait ne pas être un encouragement à placer du capital dans le traitement des houilles bitumineuses, surtout dans la province de l'Ontario. Aujourd'hui, ou plutôt au commencement du mois dernier, le prix aux mines de l'Alberta de la houille bitumineuse,—je ne parle pas du charbon domestique de l'Alberta—était d'environ $5 la tonne, à deux mille milles de distance, ou au moins à 1,800 milles. Le prix aux mines de la Nouvelle-Ecosse, à environ 900 milles à l'est était d'environ $5 la tonne. Le prix aux mines dans les gisements de Pittsburg, à environ 400 ou 500 milles de distance, était d'à peu près $3 la tonne; il était même plus bas.

Le président suppléant:

Q. Au commencement du mois dernier?—R. Oui, c'est pourquoi je proposerais que dès le début, si le pays décide de subventionner le traitement de la houille bitumineuse pour des fins domestiques, il ne serait pas à propos de le restreindre, à mon avis, uniquement aux produits canadiens. Plus tard lorsque ce traitement sera en bonne voie de fonctionnement et que l'industrie sera en opération, il serait peut-être à propos de dire: "Bien si ceci doit continuer il faut que cela soit pour l'utilité du combustible canadien."

Il me semble qu'il y a ample justification pour en agir ainsi parce qu'un parlement antécédent a déjà déclaré que le combustible domestique ne doit pas être taxé, et c'est pour cela que l'anthracite est entré en Canada en franchise de douane. Chaque tonne de houille bitumineuse que l'on utilise pour des fins domestiques dégage une tonne d'anthracite; conséquemment, bien qu'il soit très à propos de taxer la houille bitumineuse importée pour des fins industrielles, si elle est employée pour des fins domestiques et taxée, il me semble, l'on pourrait prétendre que ce ne serait pas conforme à la politique déclarée de ce pays.

A propos de subvention la même chose peut se produire en enlevant les droits de douane sur la houille bitumineuse pour des fins domestiques, ce qui après tout serait conforme avec ce qu'a fait le parlement il y a quelques années alors que l'anthracite pour des fins domestiques fut admis en franchise de douane, afin que le consommateur puisse en tirer avantage. Je vois que le distributeur de combustible à Washington a fait distribuer récemment une circulaire parmi les consommateurs d'anthracite aux Etats-Unis leur conseillant de faire leur provision de combustible sans délai. Cela semblerait au premier abord qu'il est pas très satisfait de la situation actuelle du marché. Si son conseil vaut quelque chose dans ce pays-là, je crois que le peuple de notre pays, surtout dans le centre du Canada, devrait s'approvisionner sans retard en prévision de l'hiver prochain.

C'est tout ce que j'ai à dire, monsieur le président, à moins que quelques-uns de ces messieurs n'aient des questions à me poser.

M. WARNER: Pourrais-je poser une question maintenant?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Certainement.

M. Warner:

Q. L'on m'a demandé pourquoi il n'avait rien été dit au sujet du charbon de Galt dans la partie sud de la province. Je voudrais vous demander—vous connaissez sans doute ce charbon—si vous croyez que ce charbon est aussi bon que d'autre houille que l'on a emportée ici pour des fins de démonstration?—R. Le charbon de Galt—j'étais avec la compagnie de Galt pratiquement depuis ses débuts—est le produit du pionnier de l'industrie du charbon dans l'ouest du

Canada, et il fut un temps où c'était le charbon domestique que l'on employait dans ce territoire de l'ouest, jusqu'à ce qu'il vint en contact avec l'anthracite américain au Manitoba. Depuis que j'ai quitté Lethbridge, on a commencé à exploiter le gisement de Drumheller; il y avait peu de houille d'Edmonton sur le marché à cette époque-là. Je puis donc dire que le charbon de Galt et celui de Drumheller sont à peu près de même qualité, je ne sais pas pourquoi l'on n'a pas parlé du charbon de Galt dans vos délibérations antérieures.

Q. Je crois que c'est par pur hasard?—R. L'on a apporté ici un morceau de charbon de Galt il y a environ vingt-cinq ans. L'on a également envoyé un morceau de charbon de Galt d'environ trois pieds carrés à l'exposition de Londres vers 1882 ou 1883, je crois.

M. Garland:

Q. En quête d'un marché étranger?—R. Plutôt pour démontrer ce que possède le Canada. Il semble que cela soit encore nécessaire.

Q. Le témoin a déposé devant le comité un rapport très intéressant. Vous parlez de subventionner certains établissements de coke ou de briquettes, est-ce bien là l'idée?—R. Oui, pour l'usage de...

Q. Dans un but d'expérimentation?—R. Oui, afin d'obtenir un charbon moins cher et d'être plus indépendant en matière d'approvisionnement de combustible, ce qui semble se manifester assez librement aujourd'hui dans l'esprit du public.

Q. Votre subvention s'étendrait aux concurrents étrangers aussi bien qu'à ceux de votre pays?—R. Je crois que probablement cela serait plus de nature à effectuer le placement de capitaux.

Q. Vous avez considéré cette proposition qu'ayant admis que la question du transport étant une question vitale nous tâcherions d'obtenir un tarif aussi bas que possible, et de le réduire encore si c'est nécessaire et appliquer la perte sous forme d'une subvention à nos propres chemins de fer, et garder toutes les opérations au Canada. Nous avons le charbon?—R. Je ne sais pas dans quelle mesure le public du Canada appuierait cette doctrine, parce que d'autre part l'objet est d'obtenir un combustible moins dispendieux que celui que nous obtenons aujourd'hui d'être plus indépendant en matière d'approvisionnement de charbon.

Le président suppléant:

Q. Vous ne demanderiez une subvention que pour des fins d'expérimentation; et cela jusqu'à quel point?—R. Jusqu'au point d'induire le capitaliste à se lancer dans cette industrie. Nous avons eu de l'expérience dans la Saskatchewan au sujet des briquettes, et je crois que cela aurait été préférable et plus profitable pour le pays si l'on avait permis au capital privé d'en agir ainsi à l'aide d'une subvention quelconque.

M. Garland:

Q. Monsieur le président, ce n'est pas mon opinion que ce serait de bonne politique, mais par considération pour les deux, je voudrais simplement demander l'opinion de M. MaGrath. J'aimerais avoir son opinion sur le mérite de chacune des deux propositions, c'est-à-dire entre l'absorption de la perte qui pourrait s'ensuivre si l'on faisait concurrence à l'anthracite avec la houille extraite de nos propres gisements canadiens.

Le PRÉSIDENT: Ce serait le transport au-dessous du prix courant.

Le TÉMOIN: Oui, je sais; mais ne croyez-vous pas que le public pourrait dire: Pourquoi devrions-nous payer. . . ?

[M. C. A. Magrath.]

M. Garland:

Q. Oui, j'imagine avant même que vous en parliez ce que le public pourrait dire, mais je voudrais avoir votre opinion personnelle.—R. Je dirais qu'une politique de ce genre ne devrait être considérée que dans le cas où le consommateur serait incapable de se procurer son approvisionnement ailleurs sans qu'il en coûte rien au pays, parce que votre projet en est un qui coûterait quelque chose. La proposition que j'ai faite...

Q. Même si le montant dépensé dans chaque cas était semblable?—R. Non, je crois que vous ne me comprenez pas. Dans l'autre cas je proposais une subvention qui serait probablement l'équivalent du droit de douane que l'on perçoit sur la houille bitumineuse, et le pays se trouve donc à ne rien perdre.

Le président suppléant:

Q. Vous prétendez qu'en enlevant les droits de douane vous accordez la subvention?—R. Oui, le pays ne perd rien.

M. Shaw:

Q. Monsieur MaGrath, je voudrais vous poser une question; vous avez parlé d'expérimentation en matière de briquettes. Vous avez sans doute eu connaissance de l'expérience tentée par le chemin de fer Pacifique-Canadien; que ditesvous de ce genre d'expérimentation, et à quel titre prétendez-vous que des individus peuvent accomplir ce travail d'une façon plus efficace qu'un gouvernement?—R. L'on a eu une expérimentation dans le pays, c'est celle qui a été effectuée à Bienfait.

Q. Est-ce un fiasco?—R. Je ne dirais pas cela, cependant, je sais qu'on y a dépensé énormément d'argent. Lorsque je fais des expériences moi-même j'aime bien savoir quelle est ma limite, et si d'autres personnes tentent l'expérience elles doivent observer la limite si elles veulent réussir.

Q. Que dites-vous de l'entreprise du Pacifique-Canadien, a-t-elle été un succès ou non?—R. Je ne puis pas le dire. L'établissement a été fermé, n'est-ce pas.

Q. Je ne crois pas que cet établissement fonctionne en ce moment, bien que je n'en sois pas certain.—R. On a acquis la propriété Bankhead qui est une mine d'anthracite. C'est une houille très fiable et dont une grande partie est extraite en poudre, il a donc été nécessaire de le mettre en briquettes—et la compagnie du Pacifique est toujours en quête d'opérations—il me semble que si elle avait pu en faire un succès pour entrer en concurrence avec les autres houilles elle continuerait encore à exploiter son établissement; mais il est fermé et j'en conclus que c'est parce que l'entreprise n'est pas profitable.

Q. C'est à cause de cela ou bien à cause de l'épuisement de la mine, ou quelque chose comme cela?—R. C'est bien possible. Comme question de fait, je ne me suis pas tenu au courant.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Désirez-vous poser quelques questions, M. O'Connor?

M. O'CONNOR: Non, merci.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Bien messieurs, il passe une heure, est-ce votre désir d'ajourner?

Quelques honorable DÉPUTÉS: Ajournons.

Le comité ajourne jusqu'à vendredi matin, le 20 avril, à 11 heures.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ N° 429,
VENDREDI, le 20 avril 1923.

Le comité spécial permanent des Mines et Minéraux se réunit à 11 heures; le président, M. Carroll, est au fauteuil.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Campbell, voulez-vous continuer votre témoignage?

M. CAMPBELL est rappelé.

Le PRÉSIDENT: Maintenant colonel Arthurs avez-vous quelques questions à poser?

M. Arthurs:

Q. Je ne crois avoir rien de spécial à demander à ce témoin, si ce n'est une ou deux questions générales. Vous avez déjà déclaré au comité que vos fonctions à la Commission des chemins de fer consistent à rendre un jugement définitif au tarif projeté lorsqu'une plainte est logée?—R. Parlant d'une façon générale. . .

Q. Oui, je veux dire; en général?—R. La Commission ne détermine ni n'établit des tarifs, ceci est laissé à la discrétion des voituriers, les chemins de fer.

Q. Vous ne voulez pas déclarer à ce comité, n'est-ce pas, que votre Commission n'est pas chargée de l'approbation de ces tarifs et qu'elle n'a pas le pouvoir de les désavouer?—R. Elle a le pouvoir de les désavouer.

Q. Ces tarifs doivent être approuvés avant d'entrer en vigueur?—R. Seulement ce qui s'appelle le "tarif réglementaire du fret" qui est le tarif maximum et sous le régime duquel il se fait très peu de trafic. Un tarif qui indique des taux plus bas que ceux du tarif réglementaire peut être déposé à la Commission par les compagnies sans aucune approbation spécifique; s'il contient une augmentation de taux il doit être accompagné d'un avis de trente jours au public; les tarifs sont déposés aux stations ainsi que l'avis. S'il n'y a aucune plainte ce tarif entre en vigueur automatiquement et il est légal jusqu'à ce qu'il se produise une plainte subséquente, de même qu'un désaveu ou une suspension par la Commission.

Q. Il entre certains facteurs dans les détermination d'un tarif. Sauf les distances, les autres facteurs sont-ils d'une conséquence assez sérieuse? Je vais en nommer quelques-uns: le volume du trafic, c'est-à-dire la densité du trafic sur un chemin en particulier. D'après vous cela aurait-il quelque effet dans la détermination des taux? en un mot la compagnie pourrait en effectuer la transport à meilleur marché?—R. Le volume du trafic affecte certainement les taux, et est de nature à les diminuer.

Q. Une autre également à considérer est la valeur de l'article transporté?—R. Certainement.

Q. C'est une question très importante dans la confection d'un tarif; c'est-à-dire que l'assurance que la compagnie doit porter contre des accidents ou une responsabilité dépend beaucoup de la valeur de l'article.—R. Oui monsieur, de même que l'habileté à transporter des marchandises sur un parcours quelconque à moins qu'il n'y ait un tarif qui en facilite le transport.

Q. Ce que je vous demande se rapporte surtout à la fixation du tarif maximum ordinaire?—R. La valeur d'un article constitue un facteur dans l'établissement des taux.

[M. W. E. Campbell.]

Q. C'est-à-dire la responsabilité pour la perte ou des dommages, ou la destruction des effets transportés, tout cela doit être pris en considération?—R. Oui, monsieur.

Q. Il y en a une autre semblable, c'est la perte par dommages. Notamment, un article qui est friable ou facilement brisé ou détruit dans le parcours exige naturellement des taux plus élevé que l'article qui ne l'est pas, c'est bien cela?—R. Oui, en général.

Q. Une autre chose à considérer serait le genre de wagons à utiliser, n'est-ce pas, mais dans une mesure bien moindre?—R. Oui, bien moindre.

Q. Ensuite il y a autre chose, et je crois que vous serez de mon avis, qui constitue un facteur aussi: c'est ce que coûte à la compagnie de chemin de fer l'obtention du trafic en premier lieu, les frais supplémentaires pour obtenir ce trafic; devons-nous prendre cela en considération?—R. Les taux sont fixés de façon à couvrir non seulement le coût du transport, mais aussi les frais supplémentaires et les taux fixés et tout ce qu'ils comprennent.

Q. Connaissez-vous un article, une chose considérable, qui est transportée en très grandes quantités par les chemins de fer du Canada, sur laquelle il y aurait moins de responsabilité de perte que le charbon, ou, pour abréger, connaissez-vous un article ordinaire de commerce qui pourrait être transporté à meilleur marché que le charbon sur un long parcours?—R. Vous avez deux questions: premièrement, peut-on le transporter à meilleur marché, et deuxièment, y aurait-il une perte plus considérable à l'égard d'un autre article que sur le charbon.

Q. C'est tout compris.—R. Quant à la perte, je suppose que le charbon serait dans la même catégorie que le sable, le gravier et aux autres choses du même genre.

Q. Il n'y a aucune raison pour que les taux sur le charbon soient plus élevés que sur les articles que vous avez mentionnés, aucune raison plausible?—R. Généralement, vous verrez que les taux sur le sable et sur le gravier sont beaucoup plus bas que ceux du charbon, à cause de la valeur inférieure.

Q. Ensuite si vous voyez que les compagnies de chemin de fer, ou l'une quelconque d'entre elles peut transporter le blé de la frontière occidentale de l'Alberta, disons de Calgary à Toronto, pour $9 la tonne, croyez-vous que $12.50 la tonne pour le charbon serait un taux approximativement égal?—R. Le tarif sur le grain de Calgary, vous dites, ou de la région d'Edmonton à Toronto n'est pas de $9 la tonne.

Q. Combien, alors?—R. C'est 63½ par 100 livres ce qui fait $12.70 la tonne.

Q. Sur le blé?—R. Oui.

Q. C'est le taux maximum?—R. Oui, c'est aussi le minimum aujourd'hui; il se compose du taux du Nid du Pas de Corbeau de 26 c. de Calgary à Fort-William, et de 37½ de Fort-William à Toronto.

Q. En d'autres termes, c'est exactement le même tarif que pour le charbon?—R. Ce sont les mêmes taux.

Q. Nous allons alors changer notre question. Croyez-vous que les taux doivent être aussi élevés sur le charbon que sur le blé?—R. Je ne voudrais pas exprimer d'opinion à ce sujet.

Q. Vous avez déjà exprimé l'opinion. . .

Le PRÉSIDENT: Le témoin a déclaré l'autre jour, et je crois qu'il y a beaucoup de vérité dans cette déclaration, qu'il fait partie d'un tribunal ici, et qu'il n'aime pas à exprimer une opinion; il peut relater tous les faits à sa disposition mais il ne tient aucunement à remplacer la Commission des chemins de fer en exprimant une opinion.

Le TÉMOIN: Je ne veux pas laisser croire que je n'y consens pas, mais quelques-unes de ces questions peuvent être soumises plus tard à la Commission

[M. W. E. Campbell.]

des chemins de fer pour adjudication; elles n'ont été ni étudiées ni considérées jusqu'ici, et si j'exprimais une opinion ce serait me créer des ennuis.

M. Arthurs:

Q. Nous allons poser cette question de cette façon.

M. WARNER: C'est tout en chemin de fer, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. Arthurs:

Q. Vous ne croyez pas que le charbon soit susceptible d'éprouver des dommages, ou qu'il puisse exister une différence dans le charbon à cause de cela?—R. Que le charbon ne soit pas plus élevé que le blé?

Q. Oui.—R. Non, je ne le crois pas.

Q. Ce serait plutôt le contraire?—R. S'il y a une différence ce serait plutôt le contraire.

M. Garland (Bow River):

Q. Pour quelle raison?—R. La valeur est peut-être l'un des facteurs.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous quelques questions à poser, monsieur Garland?

M. GARLAND: Non, je crois que nous avons à peu près tout épuisé.

Le président:

Q. Je crois, monsieur Campbell, que l'on vous a posé quelques questions, l'autre jour, auxquelles vous deviez répondre aujourd'hui.—R. L'on m'a demandé quel était le taux sur le charbon depuis Minto jusqu'à Ottawa; le taux est de $3.25 la tonne.

Q. Une tonne de combien?—R. Deux mille livres.

Q. Quelle est la distance?—R. Six cent un milles.

Q. Sur le Pacifique-Canadien?—R. Oui, monsieur.

Q. Quelle est la comparaison avec les taux de l'Ouest sur le charbon?—R. Je ne sais pas, je n'ai pas ce parcours-là en ce moment.

Q. Peut-être pourriez-vous nous dire alors quelle en est la comparaison avec les taux de fret sur le charbon de la Nouvelle-Ecosse, disons du Cap-Breton?—R. De Stellarton à Ottawa, 927 milles par le chemin le moins long—pas nécessairement le parcours sur lequel se ferait le transport—mais le plus court qu'indique la carte, le taux est de $5.10.

Q. Quelle distance?—R. Neuf cent vingt-sept milles. De McCann à Ottawa, 781 milles, le taux est de $4.70. Ces taux étaient en vigueur, mais je vois que le tarif a été annulé le 25 janvier.

Q. Vous n'avez pas de tarif en ce moment?—R. Il n'y aurait que la dixième classe. Je croirais que ce tarif ne serait considéré que comme saisonnier. Lorsque ce tarif fut aboli le chemin de fer qui en fixait les taux n'était pas du ressort de la commission.

Q. Quelle est la distance de Drumheller à Toronto?—R. Deux mille quatre-vingt-quatorze milles par le chemin le plus court.

Q. Et le taux?—R. $12.70.

Q. Et le taux du Pacifique de la mine Minto à Ottawa est de combien?—R. La distance est de 601 milles.

Q. Quel est le taux?—R. $3.25.

Q. Considérez-vous que les gens de la mine Minto se trouvent à avoir un tarif spécial?—R. C'est un tarif spécial de transport.

Q. Et en comparaison moins élevé que les taux de l'Ouest; c'est une question de calcul, n'est-ce pas?—R. Le taux le moins élevé que j'aie ici et auquel je puis le comparer est celui du parcours de Lethbridge à Winnipeg, 758 milles.

Q. Et quel est le tarif?—R. C'est $4.70 la tonne.

[M. W. E. Campbell.]

M. Warner:

Q. J'étais précisément pour vous demander quelle serait la différence entre Lethbridge, Edmonton et Drumheller, y aurait-il une différence entre ces trois endroits?—R. A Winnipeg?

Q. Oui?—R. C'est la même chose.

M. Dickie:

Q. Quel est le tarif de Fort-William à Drumheller?—R. $6.60.

Le président:

Q. A partir d'où?—R. De Drumheller, Edmonton et Belleview.

M. Chisholm:

Q. Quelle distance?—R. D'Edmonton, 1,229 milles; de Belleview, 1,261 milles; de Drumheller, 1,222 milles, parcours abrégé. Je ne sais si le transport se fait par cette route-là, mais je prends le parcours le moins long.

M. Warner:

Q. Quand il n'y a que quelques milles de différence entre un point central et un autre, ils n'établissent aucune différence même s'il y avait 30 ou 50 milles de plus?—R. Ils groupent toutes les mines en une région contiguë et leur accordent à toutes le même taux.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Garland, avez-vous montré à M. Campbell ce tarif que vous aviez l'autre jour?

Le TÉMOIN: Il me l'a lu, mais je n'en ai pas pris de copie, je crois que le reporter s'en est emparé.

Le président:

Q. Avez-vous eu l'occasion de l'examiner?—R. Je l'ai regardé.

Q. Seriez-vous opposé à ce que nous vous demandions, à vous ou à quelque autre personne attachée à la commission d'étudier ce tarif et nous donner une opinion à ce sujet, ou serait-ce.....—R. Je ne crois pas que nous consentirions, monsieur.

Q. La même objection qu'auparavant se présenterait de nouveau, n'est-ce pas?—R. Oui, monsieur.

Q. Pourriez-vous me mentionner le nom de quelqu'un qui serait un témoin compétent en la matière?—R. Je ne sais pas si ce tableau comportait le calcul pour effectuer le transport par le chemin de fer Canadien-National ou par le Pacifique-Canadien, et quel que soit le chemin de fer en question, je crois que le mode le plus satisfaisant serait de faire nommer quelqu'un, attaché à ce chemin de fer, par ce comité pour vérifier ou critiquer les chiffres que comporte ce tableau. Je ne pourrais m'aventurer de le faire.

M. WARNER: Je proposerais, monsieur le président, dès maintenant, que vous ou le secrétaire fissiez soumettre ce tableau aux différentes compagnies de chemins de fer en temps opportun—peut-être que ce serait le temps maintenant —et faire faire des modifications, s'il y a lieu, par les gérants du mouvement du trafic.

Le PRÉSIDENT: Je puis vous exprimer mon opinion qui, naturellement, est soumise au comité: nous devrions demander aux deux compagnies, le Pacifique-Canadien et le Canadien-National, de nous envoyer chacune un expert qui seraient chargés d'étudier cette question. Je crois que c'est la question la plus importante qui ait été soumise ici. On leur remettrait une copie de ce mémoire, s'ils doivent venir ici pour rendre témoignage, et je crois de plus que chacun des membres de ce comité devrait en avoir une copie pour l'étudier à fond. C'est le point saillant de toute la situation, et à moins que nous n'ayons des ren-

[M. W. E. Campbell.]

seignements à ce sujet je crois que nous faisons de la besogne utile autre que d'annoncer le charbon.

M. WARNER: Je crois que d'ici à la fin c'est la question la plus importante que nous ayons à discuter, mais ce que nous avons déjà fait est aussi important.

Le PRÉSIDENT: Fort bien, mais ce sont des renseignements de grande valeur que nous devrions avoir sur la question des taux de fret.

M. WARNER: Croyez-vous qu'ils consentiront à comparaître ici et critiquer le tarif avant que les compagnies de chemins de fer aient décidé quoi faire?

Le PRÉSIDENT: Comme question de fait, ils sont tenus de venir si nous les demandons.

M. CHISHOLM: Auraient-ils quelque objection à venir?

Le PRÉSIDENT: Je ne le crois pas. Je crois même qu'ils n'auraient aucune objection, mais j'ai discuté cette question avec une personne qui, je crois, est très compétente en la matière et qui déclare que cette question peut parfaitement être réglée, car les faits allégués sont véritables.

M. WARNER: J'ai lu tout récemment qu'aux Etats-Unis on a augmenté considérablement le nombre des wagons des trains qui font le trajet des gisements houillers jusqu'au bord de la mer, une augmentation de près de 100. Cela doublerait peut-être la capacité des anciens trains, et il serait très opportun de ne procurer des renseignements à ce sujet. J'ai oublié le nom de la compagnie, mais je sais qu'elle transporte le charbon depuis les mines jusqu'au bord de la mer.

Le PRÉSIDENT: C'est un chemin de fer américain?

M. WARNER: J'allais justement demander à M. Campbell s'il avait entendu parler de cela.

Le TÉMOIN: J'ai vu quelque part, je crois que c'est M. Butler qui avait mentionné les conditions qui existaient sur le Virginian Railway; c'est peut-être cela que vous voulez dire.

M. WARNER: Je crois que le gisement se trouve dans la Virginie.

Le TÉMOIN: Ce chemin est connu sous le nom de Virginian Railway.

M. WARNER: D'après ces conditions, tout le trafic du charbon pourrait être bouleversé, de même que les prix de livraison ou ceux du transport.

Le TÉMOIN: Ça dépenderait entièrement des conditions imposées par ce chemin de fer; je n'en connais rien, sauf ce que j'ai pu lire dans les journaux.

M. Warner:

Q. Connaissez-vous quelque chose au sujet des pentes qui existent là-bas comparativement à celles que nous rencontrons en venant de l'est à l'ouest?—R. Je ne pourrais pas dire. Naturellement, le trajet est beaucoup plus court. Il n'y a que 527 milles de ligne, pour la desserte de 107 mines.

Q. Est-ce que cette distance ferait une différence dans la pesanteur que pourrait tirer une locomotive; les points divisionnaires ne seraient-ils pas également distants, et ainsi de suite?—R. Je crois que oui. La longueur de la ligne n'aura aucune portée sur...

Q. Sur le volume que la locomotive pourrait tirer?—R. La capacité de traction d'une locomotive dépendrait entièrement de l'état de la ligne, du type de la locomotive et des wagons, et autres choses.

M. Lapierre:

Q. Monsieur le président, n'est-ce pas la politique de la compagnie de chemin de fer, lorsque le charbon est transporté, d'acheminer le train à petite vitesse, et lorsque vous établissez des tarifs ne prenez-vous pas en considération le tonnage entier d'un train?

Le PRÉSIDENT: Vous voulez dire la capacité entière?

Le TÉMOIN: Bien, si vous mettez un convoi de marchandises en mouvement sur une ligne principale, je crois que la règle invariable est d'expédier la locomotive d'un terminus à l'autre avec un tonnage d'entier chargement.

Q. En établissant votre tarif au sujet du charbon, calculez-vous sur une base de tonnage complet?—R. Je ne dirais pas que les taux sont calculés de cette façon, parce que les tarifs sont fixés par le chemin de fer, et il se fait des trajets sur les embranchements.

Q. Calculez-vous le coût du transport du charbon effectué par un train mixte au lieu de l'être par un train chargé entièrement de charbon?—R. Bien, je ne sache pas que les compagnies de chemins de fer établissent leurs taux de cette façon.

Q. Sur quelle base établit-on un taux sur le charbon?—R. Les chemins de fer établissent ces taux. Vous voyez ce mouvement, le tarif que vous discutez maintenant est, je crois, de l'ouest à l'est et constitue quelque chose de nouveau.

Q. Bien, si c'est nouveau, vous devez avoir quelque base pour le tarif qui existait antérieurement?—R. Les taux pour le charbon n'ont jamais été faits par les opérateurs de chemins de fer. Il y a des taux relatifs au charbon qui ont été l'objet d'une plainte devant la commission et qui ont été ajustés ou changés d'une façon quelconque, mais à ce sujet c'était ordinairement un grief de discrimination ou quelque chose de ce genre relativement à quelque autre chargement. Je ne crois pas que la commission ait jamais fait une étude approfondie au sujet du transport du charbon et de la fixation des taux.

Q. Vous voyez que cette question est actuellement à l'étude. Si les taux de charbon pouvaient être réglées par un rendement considérable de houille qui fournirait aux chemins de fer des trains entiers, des trains complètement chargés de charbon, il y aurait possibilité d'effectuer une baisse dans le tarif?—R. Je dirais que c'est aux chemins de fer à considérer cette question.

M. Warner:

Q. J'aimerais demander au témoin s'il existe quelque variante dans les taux de transport à l'époque actuelle ou à diverses époques de l'année lorsque le matériel de chemin de fer demeure inactif et s'il est fait une réduction afin de continuer le mouvement comme à l'époque actuelle?—R. Je ne connais aucun tarif saisonnier au sujet du charbon ni au Canada ni aux Etats-Unis.

Q. Il n'y a pas de différence?—R. Il existait un taux minime pour le charbon dans l'Ouest du Canada il y a deux ans, du premier juin au 31 août; les opérateurs de chemins de fer ont établi une réduction de 10 pour 100 afin d'encourager le transport du charbon durant l'été.

Q. Vous rappelez-vous le montant de cette réduction?—R. Il était de 10 pour 100 sur un taux de $5 ce qui serait environ l'équivalant du tarif de Drumheller, soit une réduction de 50c. par tonne.

Q. Ce serait à peine suffisant pour créer un mouvement plus considérable à cette époque?—R. Je croyais que les commerçants de charbon, non seulement eux-mêmes mais les propriétaires de mines devaient aussi effectuer une diminution à l'égard du consommateur de façon à laisser une réduction d'environ un dollar à titre d'encouragement pour s'approvisionner de charbon durant l'été.

M. Lapierre:

Q. La compagnie de chemin de fer a-t-elle fait quelque modification dans le tarif des denrées, au cours des deux ou trois dernières années?—R. Il y eut des changements de faits dans les taux à la suite d'une ordonnance de la commission au premier d'août dernier.

Q. Ce sont les derniers changements qui ont été faits?—R. Les derniers changements faits par la commission.

[M. W. E. Campbell.]

M. Dickie:

Q. Monsieur le président, si les chemins de fer à la suite de négociations qui se poursuivent maintenant décidaient de réduire le tarif, devront-ils soumettre ces tarifs à la considération de la commission avant qu'ils deviennent en vigueur?—R. Non, monsieur.

Q. En d'autres termes, les chemins de fer peuvent fixer les taux qu'ils veulent sans consulter la commission?—R. Oui.

Q. Ce n'est que dans le cas d'une plainte que la commission des chemins de fer se saisit de la chose?—R. La commission n'exige pas le taux minimum; elle ne prescrit que le maximum, le tarif réglementaire du parcours. Des taux inférieurs à ceux-ci peuvent être publiés par les voituriers et mis en vigueur à moins que quelque autre personne intéressée ne dépose une plainte, et alors une ordonnance est lancée qui doit primer.

M. Kennedy (Edmonton):

Q. Dans ce cas-là on devrait demander à la commission des chemins de fer de fixer un tarif entre l'Alberta et l'Ontario; sur quelle base commenceriez-vous à établir un tarif juste et équitable?—R. Elle ferait comparaître les deux parties intéressées, entendrait toutes leurs déclarations et procéderait en conséquence.

Q. Les traits principaux consisteraient-ils dans les frais d'exploitation et dans les frais du transport du charbon?—R. Je crois que vous auriez à fixer les taux en tenant compte de tous les frais de chemins de fer qui relèvent de l'exploitation en tant que le tribunal est concerné; la Loi des chemins de fer ne tolère pas la discrimination.

Q. Les différentes parties intéressées auraient la faculté de soumettre la preuve quant à ce qui constitue un tarif équitable, et la commission déciderait après avoir entendu les témoignages. Je ne sais pas quelle est la pratique, mais je ne vois rien qui puisse empêcher qu'il en soit ainsi. Je ne sache pas qu'il soit statué ou adjugé à propos d'un tarif qui n'est pas déjà en vigueur. La compilation d'un tarif se fait d'abord et les plaintes arrivent ensuite.

Le président:

Q. La commission n'en prend pas l'initiative?—R. Elle ne crée pas de tarifs.

M. Warner:

Q. Si M. Kennedy a fini, j'aimerais lui poser une question—nous voulons arriver à cette base. Supposons qu'une compagnie, lorsqu'il y en a deux ou plusieurs en concurrence, établisse un certain prix—disons qu'elle fixe un taux de $6.00 sur le charbon entre les localités de l'Alberta. Supposons que quelqu'un viendrait se plaindre au sujet des taux qui existent sur les autres lignes, et que l'on ne consente pas à diminuer ce taux, serait-ce un motif plausible pour loger une plainte?

Le PRÉSIDENT: Je crois, monsieur Warner, que tout devient un motif plausible pour déposer une plainte du moment qu'elle est soumise à la Commission des chemins de fer.

M. WARNER: La raison pour laquelle je vous le demande est parce que nous avons discuté pour savoir s'il y a uniformité ou discrimination dans les taux, et ainsi de suite, et c'est pour cela que je vous le demande.

Le PRÉSIDENT: Comme question de fait la Commission des chemins de fer s'enquiert de tous les griefs, que le grief soit fondé ou non du moment qu'il lui est soumis en la manière régulière. Avez-vous quelque chose à demander, monsieur O'Connor.

M. O'CONNOR: Non.

Le PRÉSIDENT: Le témoin va donner le tarif du charbon de Montréal à Toronto; c'est important au point de vue du trafic de l'Est.

 [M. W. E. Campbell.]

Le TÉMOIN: L'on m'a demandé les taux de Montréal à Toronto; les taux actuels—le parcours étant de 334 milles—sont de $3.10 par tonne sur l'anthracite et $2.90 sur le charbon bitumineux.

Le président:

Q. Avez-vous le tarif de la Nouvelle-Ecosse à Toronto?—R. Il y a un taux de Minto à Toronto, 823 milles, $4.80 la tonne.

Le PRÉSIDENT: Comprenez-vous cela, messieurs; le taux de Montréal à Toronto est $3.10 et le taux des mines des provinces maritimes à Toronto est un peu moindre qu'un dollar de plus.

Le TÉMOIN: $1.70.

M. GARLAND: Nous avons mieux que cela dans l'Ouest si vous entrez dans les comparaisons. Le témoin a déclaré que le taux sur l'anthracite est de $3.10.

Le TÉMOIN: Et sur le charbon bitumineux, $2.90.

M. Garland:

Q. Pourquoi cette différence?—R. Dans le rajustement du mois d'août dernier, l'augmentation des taux du charbon qui devenaient en vigueur le 13 septembre 1920, était retranchée quant au charbon bitumineux. Les taux d'anthracite et de charbon bitumineux étaient les mêmes, mais en effectuant une diminution l'an dernier cette diminution n'atteignait que le charbon bitumineux.

M. O'Connor:

Q. Est-ce que cela comprenait le charbon bitumineux des Etats-Unis?—R. Oui. C'est-à-dire consignée de nouveau à la frontière internationale et soumise à ces taux depuis la frontière internationale.

M. O'CONNOR: M. Garland vous demandait pourquoi comme question arbitraire, je voudrais savoir pourquoi comme question de principe.

Le PRÉSIDENT: C'est un article d'un prix plus élevé.

Le TÉMOIN: En principe, au Canada, il n'y avait pas de différence, mais les taux qui furent réduits l'an dernier ont été limités à ce que l'on appelait une liste des articles servant de base, et la houille bitumineuse y fut catégorisée parce qu'elle est comprise dans ce que comportent les opérations manufacturières de ce pays.

M. GARLAND: C'est une question très intéressante.

M. O'Connor:

Q. Il y avait disparité contre le consommateur en faveur du manufacturier?—R. Jusqu'à concurence de 20c. dans ce cas ici.

Q. Alors ce n'est pas la différence dans la valeur de l'article transporté—et l'anthracite est aussi d'un caractère domestique?—R. Les taux furent réduits sur la liste des articles de base soumise au comité parlementaire spécial et ce comité a recommandé une diminution sur cette liste.

M. Dickie:

Q. Vous dites que le tarif de Montréal à Toronto est un peu plus de $3.00 la tonne, quel est le tarif entre Minto et Montréal?—R. La distance est de 501 milles, et le taux est de $2.75. Le tarif de Montréal à Toronto est élevé en comparaison de celui que je viens de vous citer; mais ce tarif n'est pas un tarif spécial comme l'est celui de Minto. Je ne crois pas qu'il y ait beaucoup de charbon à expédier de Montréal à Toronto.

M. Warner:

Q. Le charbon ne pourrait-il pas être expédié des gisements houillers jusqu'à Montréal par navigation?—R. Oui.

Q. Ce dont vous avez parlé s'est tout fait par chemin de fer?—R. Oui.

[M. W. E. Campbell.]

Le PRÉSIDENT: Nous avons un tarif bien bon marché à partir de Sydney, un dollar la tonne.

M. Warner:

Q. J'aurais voulu savoir s'il était possible d'avoir un taux proportionnel de Montréal à Toronto—si le transport pouvait se faire par navigation jusqu'à Montréal, est-ce qu'on ne réduirait pas les taux considérablement de cette façon? —R. Je ne crois pas qu'il y ait eu un mouvement considérable par chemin de fer entre Montréal et Toronto.

Q. Vous ne croyez pas qu'il y en aurait?—R. Je ne crois pas qu'il y en ait eu beaucoup.

Q. Je voudrais savoir s'il n'y aurait pas moyen d'effectuer une dimunition en faisant le transport par navigation jusqu'à Montréal, et accomplir le reste du trajet par chemin de fer et ensuite établir un taux proportionnel?—R. Ce serait une question bien raisonnable à soumettre à la compagnie de chemin de fer quant à la réduction de ce tarif. Je crois que s'il y avait des négociations l'on en viendrait à une réduction.

M. O'CONNOR: Vous n'avez aucun tarif entre Sydney et Montréal par chemin de fer.

Le PRÉSIDENT: Il est beaucoup plus élevé; il est donc inutile d'en parler.

M. O'Connor:

Q. Ce serait un article ordinaire et comporterait un taux spécial?—R. Cela se trouve dans un tarif spécial; la distance entre les mines de Minto et Montréal est de 936 milles.

Q. La distance la plus courte?—R. Oui, et le taux est de $4.50 la tonne.

Le président:

Q. Avez-vous le tarif de Sydney?—R. C'est le même.

M. Dickie:

Q. Ce tarif n'est aussi avantageux que celui dont vous avez parlé et qui est en vigueur entre Drumheller et Fort-William; il y a deux fois la distance entre Drumheller et Fort-William?—R. De Drumheller à Fort-William il y a 1,222 milles et le taux est de $6.10 la tonne.

M. GARLAND: Je me demande s'il ne serait pas à propos de faire déposer sur la table par le témoin les tableaux qu'il cite. Il peut se présenter plusieurs questions et ces tableaux peuvent nous être très utiles.

Le TÉMOIN: Je puis dactylographier les taux que j'ai cités et les envoyer au président.

M. O'CONNOR: Nous voulons avoir tous les tarifs canadiens sur le charbon.

M. GARLAND: Je crois que le comité devrait avoir cette preuve.

M. O'Connor:

Q. Tous les tarifs canadiens sur le charbon, soit généraux ou spéciaux?—R. Il serait impraticable de mettre cela dans un même état; le moyen le plus pratique est de produire le tarif des chemins de fer; les tarifs sur le charbon ne sont pas compréhensibles. Il y a un tarif sur le charbon qui donne des taux à partir de Black-Rock, Suspension-Bridge jusqu'au Territoire, sur tout le parcours depuis le port d'entrée.

M. O'Connor:

Q. Vous croyez que nous n'aurions aucune difficulté à le lire?—R. Si vous demandiez aux compagnies de chemin de fer les tarifs canadiens sur le charbon vous pourriez les avoir, et vous verrez qu'il n'y en a pas une grande quantité.

[M. W. E. Campbell.]

Le président:

Q. Si vous nous donniez le tableau qui indique les endroits dans les provinces de l'Ouest jusqu'à Winnipeg, à Toronto, à Montréal et ensuite les taux des Provinces maritimes, je dirais jusqu'à Montréal, Toronto et Ottawa, je crois que cela serait suffisant?—R. Je crois que si vous aviez un tarif de la compagnie. . .

M. Garland:

Q. Cela répondrait à peine à la question car nous venons d'avoir quelques renseignements intéressants du sujet du tarif local entre Montréal et Toronto?—R. Ce serait le même tarif; il y a des taux spéciaux à partir de Montréal jusqu'à des endroits donnés, et au dos du même tarif, à la dernière page, il y a une échelle de parcours qui s'applique, là où il n'existe pas d'autres taux, et qui indique les taux et les distances.

M. GARLAND: La proposition du témoin vaut peut-être quelque chose.

Le PRÉSIDENT: Vous voyez la difficulté, monsieur Garland; l'on se trouve dans le pays de l'Ouest et l'on demande les taux de Edmonton à Saskatoon ou à d'autres petites stations en deçà de Saskatoon, et ainsi de suite et vous ne pouvez jamais arriver à une solution.

M. GARLAND: Ce serait compris dans ces tableaux?—R. Le tarif contient une liste alphabétique des distances et des endroits. Vous pouvez trouver toutes les distances et les localités, et ces tarifs sont assez faciles à comprendre pour qui que ce soit.

M. O'CONNOR: Avez-vous assigné vos témoins de chemin de fer.

Le PRÉSIDENT: Non.

M. O'CONNOR: Pourquoi ne pas les assigner et leur enjoindre de produire tous les documents et tarifs d'où vous pourriez puiser tous les renseignements nécessaires.

Le TÉMOIN: Leurs tarifs sur le charbon.

M. DICKIE: Au sujet du transport de Montréal à Toronto, serait-ce possible pour les péniches de charbon de continuer de Montréal jusqu'à Toronto.

Le PRÉSIDENT: Il n'y a aucun doute quant à cela; l'on a transporté du charbon par péniches l'an dernier de Montréal à Toronto. Il faudrait qu'il y ait transbordement; les vaisseaux qui viennent de Sydney déchargent le charbon à Montréal, et cela exigerait un nouveau chargement. Nous pouvons nous renseigner sur l'opportunité de la chose.

M. O'CONNOR: Les vaisseaux mêmes se sont rendus à Toronto.

Le PRÉSIDENT: Quelques-uns seulement; il y a des difficultés dans le trajet; ce ne sont pas de grands vaisseaux.

M. O'CONNOR: C'est le mode le plus économique d'effectuer le transport.

Le PRÉSIDENT: Nous aurons des témoignages à ce sujet.

M. DICKIE: Pourquoi est-ce plus économique?

Le PRÉSIDENT: Les facilités du chargement et autre chose du même genre; les grands vaisseaux de 8,000 tonnes sont les moins dispendieux, et Montréal se trouve le port auquel ils peuvent se rendre, et il serait nécessaire d'effectuer le transport au moyen de vaisseaux d'un moindre tonnage, c'est-à-dire 2,000 à 2,500 tonnes, car il leur faut passer par les différents canaux, et le chargement devient de plus en plus dispendieux.

M. DICKIE: Dans une certaine mesure seulement?

M. O'CONNOR: Il y a une très grande différence.

M. DICKIE: Serait-il pratique de faire le transport par voie de terre?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. O'CONNOR: J'ai demandé l'opinion de quelqu'un, un expéditeur d'expérience; je ne veux pas que son nom apparaisse au dossier; il a de l'expérience tant dans la navigation qu'en lignes de chemins de fer. Je l'ai interrogé l'an

dernier à Toronto lorsqu'il s'agît de la capacité de ces vaisseaux, et il calculait qu'ils pouvaient transporter le charbon à Toronto pour $2.50.

Le PRÉSIDENT: A partir de la Nouvelle-Ecosse?

M. O'CONNOR: Oui.

M. DICKIE: A quelle distance?

M. O'CONNOR: Environ 1,300 milles.

M. DICKIE: Ce serait bien meilleur marché.

M. O'CONNOR: Oui.

M. DICKIE: Serait-ce une preuve satisfaisante quant à la qualité des charbons de la Neuvelle-Ecosse et de l'Alberta?

M. O'CONNOR: Nous avons recueilli toute la preuve possible sur la qualité du charbon.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser à ce témoin? Il est ici depuis plusieurs jours et il désire retourner à son travail. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de présenter une motion relativement à la proposition de M. O'Connor, mais je crois qu'il serait opportun de demander aux dignitaires du Pacifique-Canadien et du Canadien-National d'apporter leurs tarifs avec eux de même que les tarifs canadiens. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de présenter une motion à cet effet. Il est probable que ces messieurs seront ici mardi.

M. O'CONNOR: Pouvez-vous vous procurer des renseignements au sujet du transport par les canaux?

Le PRÉSIDENT: Je ne pourrais pas dire quels sont ceux qui nous donneront ces renseignements. Je crois pouvoir les obtenir.

M. O'CONNOR: Vous les trouverez au ministère des Chemins de fer et Canaux.

Le PRÉSIDENT: Je crois que nous aurons les témoignages mardi au sujet des chemins de fer, je me renseignerai auprès de M. Graham ou quiconque est en charge des chemins de fer quels sont ceux que nous devons avoir.

M. O'CONNOR: A Toronto il y a les compagnies de transport sur les lacs qui seraient disposées à effectuer le transport par des vaisseaux convenables sur les canaux si elles peuvent obtenir le commerce de l'Est. On pourrait avoir le témoignage d'un représentant de l'une de ces compagnies de transport.

M. ROSS: Des steamers canadiens.

Le PRÉSIDENT: Vous venez de cet endroit, monsieur Ross; savez-vous où nous pourrions nous adresser pour avoir quelqu'un qui nous donnerait des renseignements sur cette question?

M. ROSS: Je m'adresserais à chacune de ces compagnies.

Le PRÉSIDENT: Vous ne pouvez pas nous donner les noms?

M. ROSS: Matthews a un représentant à Kingston, le capitaine Matthews est là.

Le PRÉSIDENT: Vous pourriez peut-être faire des recherches pour le secrétaire et les lui remettre avant mardi et il pourra les avoir ici pour jeudi.

Le PRÉSIDENT: M. Stutchbury est encore ici et aurait quelque information à donner. (A M. Stutchbury) Vous êtes assermenté; vous n'avez pas été congédié et vous êtes encore sous serment?

M. STUTCHBURY: Oui, il existe une grande confusion quant à la différence qu'il y a entre les différentes variétés de houille bitumineuse, et la semaine dernière j'ai fait préparer, par notre ingénieur qui est actuellement à Toronto, un état abrégé et non technique relatif aux différences qui existent entre la houille bitumineuse américaine et les charbons domestiques de l'Alberta. J'aimerais avoir la permission du comité d'insérer cet état dans mon propre témoignage.

Le PRÉSIDENT: Je crois que c'est satisfaisant s'il contient quelque renseignement. Est-ce tout?

[M. H. Stutchbury.]

M. STUTCHBURY: A moins qu'il n'y ait quelques questions. Le document suivant est un état relatif aux différences qui existent entre la houille bitumineuse américaine et les charbons domestiques mentionnés par M. Pratt.

Vérité au sujet du charbon

En quoi consistent les charbons domestiques de l'Alberta?

C'est une coutume établie dans ce pays de qualifier l'anthracite de charbon dur, à cause du fait qu'il est dur de structure.

C'est aussi l'habitude de nommer charbon bitumineux ou charbon mou tout charbon qui n'est pas du charbon dur anthracite.

La coutume veut l'emploi du charbon dur pour le chauffage domestique et du charbon bitumineux pour la production de la vapeur et autres fins.

Le charbon dur contient très peu de gaz combustible ou huileux volatile et se compose presque entièrement de carbone et de cendre. La valeur calorifique varie selon la quantité de cendre qu'il contient. En consumant du charbon dur dans le type ordinaire de l'appareil de chauffage domestique, presque toute la chaleur qui se produit dans la maison est obtenue par les rayons de chaleur provenant du combustible en fusion.

Dans le foyer en fusion, le corbone est transformé par la chaleur intense de l'état solide à l'état gazeux. Le gaz en brûlant produit une flamme bleue, mais comme il faut que le gaz soit chauffé à une très haute température pour prendre feu, ce n'est que lorsque le fourneau chauffe à une haute température que ce gaz brûlera. En conséquence, la perte de chaleur est nécessairement très élevée. Les expériences scientifiques démontrent que la perte se trouve de 55 à 75 p. 100.

Il est aussi à observer qu'il faut que le charbon dur soit chauffé au rouge avant de commencer à se transformer d'un solide en un gaz de façon à dégager de la chaleur. Ceci explique le fait qu'avec un petit feu vous devez avoir un grand tirage afin de le tenir en combustion. Quand vous avez un tirage inférieur, vous devez avoir une couche épaisse de combustible de façon à ce que chaque morceau puisse contribuer à conserver la chaleur de l'autre.

Si dans l'un ou l'autre des cas ci-dessus vous diminuez assez le tirage, le charbon se refroidit et le feu s'éteint, ce qui constitue un gaspillage de bon combustible dans le cendrier.

Les houilles bitumineuses, en outre de ce qu'elles contiennent de carbone, présentent une quantité considérable de matière huileuse, qui est extraite du combustible sous forme de gaz avant que la houille soit chauffée au point de mettre le carbone en fusion. Si cette matière huileuse en est extraite avec lenteur (comme dans des appareils domestiques) elle brûle en produisant une petite flamme blanche avec filet de fumée qui, au contact des surfaces de chaleur forme de la suie et du goudron.

Lorsque la matière huileuse a été extraite, le tirage doit être le même que lorsque l'on emploie du charbon dur. Si le tirage est réduit suffisamment, le coke s'éteint et il en résulte des morceaux de charbon non brûlés dans les cendres et les déchets de combustibles.

Bien que ces houilles bitumineuses propres à la vapeur soient plus intenses en valeur calorifique que le charbon dur, il faut un tirage considérable, d'une variation constante dans le règlement des régistres, et une alimentation fréquente afin d'obtenir ce surcroît de valeur calorifique.

Ceci est virtuellement impraticable à toutes fins quant au chauffage domestique, et cela prouve que lorsque l'on veut établir la valeur calorifique d'un charbon, ce n'est pas le montant d'unités calorifiques (B.T.U.) qu'il contient qui est profitable au consommateur, mais c'est ce qu'il en retire.

[M. H. Stutchbury.]

Il existe dans le charbon que vous mettez dans votre fournaise, des unités aussi réfractaires à la chaleur que le sont à la couvée certains œufs que vous placez dans un incubateur, c'est pourquoi l'éclosion s'effectue plus facilement à l'égard de certains œufs qu'à l'égard des autres.

Charbons domestiques de l'Alberta

L'Alberta est fortunée de posséder du charbon qui contient des "œufs" dont l'éclosion s'effectue plus facilement que ceux qui se trouvent dans les autres charbons, surtout en matière de chauffage domestique. Ce ne sont pas des charbons durs ni réfractaires à la fusion. Ils diffèrent de la houille bitumineuse par certains traits caractéristiques, et l'expression "charbon mou" n'a aucune signification intelligente, ils ont été qualifiés de "charbons domestiques".

Il n'est pas de pays au monde qui possède de ces charbons en aussi grande abondance. Il n'y a aucune houille brute dans le monde qui possède des propriétés aussi précieuses pour des fins domestiques que le charbon domestique de l'Alberta—sans excepter l'anthracite.

La chaleur est une nécessité dans ce pays; une nécessité qui exige une proportion considérable du revenu de chaque individu. Chacun rencontre ses difficultés et doit défrayer ses dépenses pour se procurer de la chaleur. L'on a nullement jusqu'ici songé à faire l'éducation des gens au sujet du problème du chauffage et des dépense squi en découlent; il en résulte un gaspillage épouvantable des ressources de combustible du monde entier et de l'argent des individus.

Le gouvernement de l'Alberta se rendant compte de ce gaspillage énorme et du fait que la plupart des gens ne déploient aucune habileté en produisant de la chaleur (surtout à l'égard de l'anthracite alors que le gaspillage ne peut être distingué dans les gaz invisibles), et que le charbon domestique de l'Alberta diffère en ce que la couleur du gaz ou de la fumée est visible, il est nécessaire de faire l'éducation du consommateur lorsque le changement a lieu, surtout si l'on se sert du même tirage qu'avec l'anthracite, il s'ensuit un gaspillage et une perte d'argent.

Le charbon domestique de l'Alberta diffère de l'anthracite de même que de la houille bitumineuse en ce qu'il brûle facilement, c'est-à-dire qu'il prend feu facilement et continue à brûler avec un tirage minime. Si on applique trop de tirage, il se consume très rapidement. A cause de cette différence, et afin de la distinguer des autres charbons de la province et d'ailleurs, on l'appelle "charbon domestique".

Dans les régions où ce charbon est devenu le combustible attitré, il est d'usage en général de l'introduire dans le foyer (voir vérité au sujet du charbon dans la manutention du fourneau) de façon à ce que la matière combustible gazeuse en soit extraite lentement afin d'utiliser la propriété calorifique de cette matière. Lorsque ces gaz sont consumés les charbons ardents de coke contribuent leur part de chauffage. Ce coke diffère du coke rouge de l'anthracite ou de la houille bitumineuse en ce qu'il ne s'éteint pas. Il ne se forme pas en une masse et ses cendres ne contiennent plus rien de combustible.

Comme il exige un tirage très minime, il est d'usage général de placer un registre de 25 p. 100 d'ouverture dans le tuyau de cheminée entre le régulateur de tirage et le fourneau. Si ce registre n'est pas en place la manutention du feu demande beaucoup d'habileté lorsqu'arrivent les grands froids.

Comme cette houille est très inflammable, il ne faut pas agiter la grille avec trop de vigueur. Il faut laisser un peu de cendres s'accumuler sur la grille afin d'empêcher le combustible de se consumer trop rapidement.

Comme ce charbon ne se transforme ni en coke ni en masse, un approvisionnement de 8 à 12 heures peut être introduit à la fois et laissé en repos pendant une période assez longue.

[M. H. Stutchbury.]

Comme les gaz s'enflamment à une température tellement basse, l'on obtient plus de chaleur d'une certaine pesanteur de charbon que l'on en obtiendrait d'un combustible qui exigerait une température plus élevée pour enflammer son gaz, ce qui en fait un charbon supérieur aux autres. Ils ont aussi l'avantage de produire un feu intense dans un calorifère refroidi en quelques minutes seulement.

Il a été établi à la satisfaction du consommateur de l'Ouest par des démonstrations dans son propre appareil de chauffage que, sans y faire de changement, la houille domestique de l'Alberta est plus économique et plus appropriée à l'égard des genres d'installations de chauffage qui existent que tous autres charbons.

Le PRÉSIDENT: J'ai fait envoyer un état à l'honorable E. M. Macdonald, dans lequel se trouvent des renseignements précieux, et je crois qu'au lieu d'incorporer cet état dans la preuve, l'on peut en distribur des copies, faites par M. Butler, aux membres du comité et à M. O'Connor et à M. Stutchbury qui ont suivi les séances du comité. Je crois qu'il n'y a plus rien ce matin.

M. GARLAND: Je veux vous féliciter sur la façon dont vous avez dirigé le comité.

Le PRÉSIDENT: Vous savez que je viens de l'Est, par conséquent l'un des sages. Nous nous réunirons mardi et je crois que nous aurons alors ces témoins.

M. GARLAND: Je me rappelle que M. Stutchbury a déclaré qu'il serait opportun d'avoir M. Butler ici lorsque comparaîtront les représentants des chemins de fer. Nous devrons peut-être rappeler l'un des autres témoins pour plus amples renseignements.

Le PRÉSIDENT: Je crois que nous devrions essayer de siéger l'avant-midi et l'après-midi mardi prochain.

M. GARLAND: Si on peut s'en exempter, j'aimerais mieux ne pas siéger lorsque la Chambre est en séance, mais dans une circonstance exceptionnelle, j'y consentirais.

Le PRÉSIDENT: Ce monsieur Butler a fait des déclarations au sujet des taux de fret, et je crois qu'il devrait être ici présent pour entendre les autres témoins.

M. ROSS: Je crois qu'il serait opportun d'avoir cette déclaration à notre disposition.

Le comité s'ajourne jusqu'à onze heures du matin, le 24 avril 1923.

SALLE DE COMITÉ 429,
CHAMBRE DES COMMUNES,
OTTAWA, mardi, 24 avril 1923.

Le comité spécial permanent des Mines et Minéraux se réunit à onze heures de l'avant-midi, le président, M. Carroll, est au fauteuil.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, j'ai reçu un mot de M. Lanigan, du Pacifique-Canadien, qui me dit qu'il ne peut pas être avec nous aujourd'hui, car il est indisposé et retenu à sa chambre. Quant à M. Martin, des chemins de fer nationaux canadiens, j'ai reçu une lettre de son secrétaire qui me dit qu'il est absent en ce moment, et ne sait pas quand il sera de retour. Il me semble assez singulier que ces deux messieurs soient absents en même temps.

Nous devions ensuite avoir M. M. J. Butler, d'Oakville, avec nous aujourd'hui. Comme je l'ai dit au comité l'autre jour, il a fait des observations assez remarquables dans la déclaration qu'il nous a envoyée, et j'ai cru qu'il devrait se rendre ici. Le greffier lui a expédié une lettre recommandée le 20, mais jusqu'ici je n'en ai eu aucune nouvelle. Quelqu'un sait-il à quelle heure arrivera ici le train d'Oakville?

[M. H. Stutchbury.]

M. ARTHURS: Pas avant 7 heures ce soir. Il lui faut passer par Toronto.

Le PRÉSIDENT: Nous avons terminé avec ce témoin, comme avec tous les autres. Nous ne l'avons assigné d'aucune façon, mais nous lui avons tout simplement expédié une lettre recommandée, et il n'a pas répondu. La lettre fut écrite le 20 du mois courant. Il est peut-être absent; enfin, il n'est pas ici. C'est malheureux.

M. ARTHURS: Je propose que ce témoin soit assigné, parce que les déclarations qu'il a faites sont très importantes, si elles sont véridiques; et si elles ne le sont pas, nous devrions le savoir le plus tôt possible.

M. ARTHURS: Ce monsieur Butler a été sous-ministre des Chemins de fer pendant quelques années, et si nous négligeons cette question il peut publier ces déclarations dans les journaux, à notre grand détriment, peut-être. Je crois, à tout événement, qu'il serait très à propos que M. Butler fût entendu par ce comité.

Le PRÉSIDENT: Ce fut ma recommandation en premier lieu, car je crois que son témoignage est très important.

M. ARTHURS: M. Butler peut venir ici.

Le PRÉSIDENT: Il y a un nouveau titulaire du chemin de fer Canadian Northern, M. Dalrymple, il est très renseigné sur les taux de transport. Je crois que nous devrions le faire venir ici jeudi, et attendre les autres pendant un délai raisonnable. Nous voulons aussi entendre M. Martin.

M. ARTHURS: M. Martin doit avoir un assistant. Il n'est pas seul à sa besogne. Les chemins de fer ne poursuivent pas leurs opérations de cette façon.

Le PRÉSIDENT: J'allais proposer de faire assigner M. Dalrymple pour jeudi, car je crois que c'est sur ces questions-là que nous devons enquérir relativement aux taux de fret.

M. KENNEDY: Feriez-vous assigner M. Lanigan?

Le PRÉSIDENT: Personne n'a été assigné par exploit, mais je crois qu'il viendra. Les gens savent très bien que nous pouvons les enjoindre à venir.

M. ARTHURS: Si M. Lanigan a télégraphié qu'il est malade, c'est qu'il l'est en réalité.

Le PRÉSIDENT: En outre d'avoir écrit, il a télégraphié au colonel Thompson de venir me voir.

M. ARTHURS: Je crois qu'il serait à propos plus tard, si le témoignage de M. Butler a une valeur quelconque, de faire corroborer ou contredire son témoignage, au sujet de la capacité des trains ou des locomotives sur une certaine ligne, par un ingénieur mécanicien de l'une ou de l'autre des grandes compagnies de chemin de fer. Je crois que nous avons ici à Ottawa un ou plusieurs chefs divisionnaires. La question dépend de ce qui se pratique en réalité.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres propositions à faire? Sinon, nous allons ajourner jusqu'au jeudi, 26 avril, à 11 heures de l'avant-midi.

Le comité ajourne jusqu'au jeudi, 26 avril, à 11 h. a.m.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ N° 436.
JEUDI, 26 avril 1923.

Le comité permanent des Mines et Minéraux se réunit à 11 heures de l'avant-midi, le président, M. Carroll, est au fauteuil.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous allons en premier lieu appeler M. Martin, des chemins Nationaux du Canada, de Montréal.

H. C. MARTIN est appelé et assermenté.

Le président:

Q. Quel est votre présent état, M. Martin?—R. Gérant général du trafic des marchandises, aux chemins de fer Nationaux Canadiens.

Q. Dites-nous en peu de mots ce que cela signifie?—R. Cela comporte la surintendance générale de la sollicitation et de l'obtention du trafic pour les chemins de fer, c'est là la signification résumée dans toute sa portée.

Q. En d'autres termes nous n'avons pas le témoin propice en matière de taux de fret?—R. Si vous le permettez, monsieur le président, je ne dirai que quelques mots au sujet du fait que nous sommes venus à votre demande, de façon à ce que vous puissiez constater que nous sommes prêts et consentants à faire tout ce que nous pouvons pour vous venir en aide dans votre enquête, nous voulons bien vous donner tous les renseignements que nous avons relativement aux tarifs, tant au point de vue de comparaison qu'autrement, mais quant à la question du coût, elle n'est pas de notre ressort ni de celui de notre département. Ceci relève de la division du transport. Notre chef de la division du transport, M. D. Crombie, et notre directeur de la statistique des opérations, M. Mallory, je crois, sont prêts à comparaître devant vous et vous aider autant qu'ils le peuvent, bien qu'il soit malheureux que M. Crombie fût à l'extrémité ouest de la ligne, et ne pouvait se rendre ici, mais il sera disponible samedi ou un jour quelconque de la semaine prochaine. Je crois que vous auriez probablement besoin de lui, car vous rendriez plus amplement justice à votre comité en obtenant de lui des renseignements de ce genre, que d'ailleurs je ne puis vous donner, car je ne les connais pas.

Q. La raison pour laquelle je vous ai fait venir, et je voudrais en rendre compte au comité, c'est que dès le début de nos opérations j'ai fait demander M. Carvell, président de la Commission des chemins de fer, et il m'a donné votre nom comme étant celui de quelqu'un qui pouvait nous éclairer sur cette question; peut-être m'a-t-il mal compris.—R. C'est possible. Cependant avant de partir hier pour venir ici, nous avons communiqué avec les autres départements, et je puis vous assurer qu'ils sont disposés à vous aider autant que possible pour vous renseigner sur notre manière de procéder dans la computation des frais, et comme je vous le dis, nous pourrions vous fournir tous les tarifs que vous désirez et vous communiquer tous les taux de comparaison dont vous avez besoin, et nous serions très heureux de le faire.

Q. Avez-vous quelques questions à poser à M. Martin relativement au tarif? Il déclare qu'il ne peut pas nous renseigner sur les taux.—R. C'est-à-dire le coût, la méthode de computation des taux.

M. Arthurs:

Q. Vous avez les taux du tarif?—R. Oui.

Q. Un témoin, de la Commission des chemins de fer, nous a donné l'autre jour, un taux sur le charbon à partir des endroits de l'ouest jusqu'à Port-Arthur.

Dans un cas il fixe le prix à $6.60 la tonne, et dans un autre il le fixe à $6.10. Lequel est exact?—R. Si vous me le permettez, j'ai ici M. Alton qui m'accompagne, il a le tarif et il vous fournira les chiffres exacts. Je ne les ai pas en ma possession. Vous voulez dire le tarif de Drumheller à Fort-William?—R. Oui.

M. ALTON: C'est $6.60, je puis le dire de mémoire.

M. Arthurs:

Q. Il y avait deux taux différents?—R. Le taux est de $4.70 à Winnipeg, et de $6.60 à Fort-William, je crois.

Q. Nous supposerons que ces chiffres sont exacts.

M. ALTON: $6.60 est correct.

M. Arthurs:

Q. Quel est le taux sur le grain, sur le blé, du même endroit?

M. ALTON: $5.20.

M. Arthurs:

Q. Pourriez-vous nous dire, monsieur Martin, si ces taux sont comparativement justes; c'est-à-dire pouvez-vous justifier ce taux plus élevé sur le charbon que sur le blé, sans tenir compte de la convention de la Passe du Nid-de-Corbeau?—R. Je vous dirai franchement que je ne me reconnais pas en ce moment la compétence voulue pour me prononcer sur cette question, car ces messieurs savent sans doute que j'occupe ce poste depuis moins de trente jours. Antérieurement j'ai toujours été dans l'Est et je ne suis pas très au courant de la situation dans l'Ouest. J'aimerais la mieux connaître avant de me prononcer.

Q. Vous pouvez nous donner les renseignements suivants: dans quelles classes ces deux produits sont-ils rangés, comment sont-ils classifiés, le charbon est mis dans la dixième classe, n'est-ce pas, et le blé?—R. Le charbon est dans la dixième classe, je crois, et le blé?

M. ALTON: Dans la huitième.

M. Arthurs:

Q. Règle générale, les taux des produits de la huitième classe sont plus élevés que ceux de la dixième, n'est-ce pas?—R. Oui, monsieur, je crois qu'ils le sont règle générale. Cependant, je vous ferai remarquer que le transport du charbon est un problème comparativement nouveau, même dans l'Ouest, et il peut se faire que le juste niveau de ce taux par rapport à cet autre n'ait pas encore été trouvé. Vous pouvez être certain de cela.

Q. Oui, je désirais simplement soumettre ces faits au comité.—R. Je suis heureux de vous dire ce que je sais.

M. O'Connor:

Q. Monsieur Martin, vous pouvez peut-être me répondre à ceci: quels sont les principes, si principes il y a, qui déterminent ce que doivent être les taux de transport? Vous ne pouvez peut-être pas me répondre, comme le pourraient ceux qui préparent les tarifs, mais je vous le demande en votre qualité d'agent d'affaires pour le chemin de fer. Il est évident que vous tenez à ce que les taux soient aussi bas que possible afin de pouvoir obtenir du trafic. Dans vos rapports avec ceux qui fixent les taux, dans vos conversations et vos discussions avec eux, avez-vous pu voir quels sont les principes qui déterminent les coûts de transport?—R. Je ne crois pas pouvoir répondre à cela; vous voulez savoir ce qui contribue à la détermination des coûts réels. Dans cette question générale des coûts il faut, je suppose, tenir compte des capitaux engagés, du maintien et de la reconstruction, et je vous avoue que que je n'ai pas étudié ces choses, mais la préparation des taux. . .

[M. H. C. Martin.]

Q. Oui, j'avais l'intention de tenir compte de ces choses, mais en ce qui concerne les taux, il faut nécessairement les baser sur le coût. Alors il n'y aurait pas plus de différence, à votre connaissance, entre calculer le coût du transport par chemin de fer, et établir celui d'une marchandise achetée dans le but de la revendre?—R. La seule différence que j'y vois, c'est que dans le commerce, le marchand a presque toujours en main la mesure de son coût et son prix de vente, tandis que le coût pour un chemin de fer représente tant de problèmes complexes, dont la solution dépasse de beaucoup l'envergure des transactions commerciales ordinaires.

Q. Vous voulez dire qu'il est beaucoup plus facile pour un marchand d'établir ses coûts que ce ne l'est pour un chemin de fer?—R. C'est cela.

Q. Mais en principe, à votre connaissance, y a-t-il de la différence entre le manière adoptée par un chemin de fer pour établir ses coûts et celle d'un marchand?—R. Je n'aimerais pas me prononcer sur cette question, car je ne le sais réellement pas.

Q. En ce qui concerne l'établissement des taux, d'après votre expérience dans ces questions, pouvez-vous nous dire, bien que vous ne soyez pas chargé de ce travail, quels sont les principes en vertu desquels on impose tel taux à tel produit et non à tel autre? Il a été question du blé et du charbon, il y a un instant. Pouvez-vous nous dire comment il se fait, si vous le savez, que le blé soit dans la huitième classe à un taux normalement plus élevé que le charbon qui est dans la dixième à un taux plus bas d'ordinaire, et que le blé soit transporté actuellement à un taux moins élevé; dites-nous cela sans tenir compte des questions spécifiques mentionnées il y a un instant.—R. Ces questions sont toutes prises en considération; on tient compte du genre de produit, de sa masse, de la facilité de manutention, du transport en vrac, du coût d'accumulation, et ainsi de suite pour différents autres facteurs qui déterminent dans quelle classe doit être rangé ce produit.

Q. Est-ce que la difficulté éprouvée par le chemin de fer à obtenir le transport de certains produits peut l'influencer?—R. Non, je peux dire que règle générale ce facteur n'entre pas en considération. Toutefois, j'aurais dû dire que la concurrence est un des facteurs les plus importants, la distance également peut contribuer à la modification de tel ou tel taux, mais d'ordinaire ces choses ne sont pas comprises dans les principes fondamentaux de la classificatino.

Q. Prenons le charbon, par exemple,—je fais de nouveau appel à l'expérience que vous avez acquise au cours de vos relations avec ceux qui préparent les taux,—et supposons que vous puissiez aller trouver les chemins de fer Nationaux du Canada et leur dire: "Je suis en mesure de quadrupler la quantité de charbon transporté par ce chemin de fer, si vous consentez à changer la classification de ce produit." Est-ce que cela pourrait influencer ceux qui préparent les taux, ou vous répondrait-on plutôt comme suit: "Non, nous pouvons obtenir ce prix, il faut que le charbon soit transporté, il devra supporter le taux fixé, et il portera un taux plus élevé que celui que vous demandez."—R. Je pourrais vous répondre en disant que je ne crois pas qu'une seule tonne de charbon soit transportée au Canada ou aux Etats-Unis d'après un classement quelconque.

Q. Il est transporté à un taux spécial?—R. Presque tout ce qui concerne le charbon est transporté à un taux inférieur à la classification.

Q. Vous m'avez beaucoup éclairé sur cette question. Est-il vrai que le désire d'obtenir du commerce et le fait que vous devez l'obtenir en faisant concurrence aux autres chemins de fer, car ceux-ci l'obtiendront si vous ne l'obtenez pas, sont des choses qui ont leurs effets sur les taux?—R. Ce n'est pas toujours une question de concurrence avec un autre chemin de fer; les facteurs considérés sont les marchés, l'aide à donner, lorsque les chemins de fer peuvent aider les

[M. H. C. Martin.]

villes ou les communautés, et contribuer à la production ou au développement d'un produit essentiel, cultivé ou fabriqué dans une certaine partie du pays.

Q. Alors vous avez constaté l'existence d'une telle situation dans vos relations avec les préposés des tarifs; avez-vous déjà remarqué que le coût du transport déterminait le taux, ou vous a-t-on déjà laissé entendre qu'il pourrait être bon de transporter certains produits en bas du coût?—R. Je ne me rappelle pas qu'il ait jamais été question de transporter de la marchandise à un taux inférieur au coût de transport. Le coût de transport par tonne peut se calculer de différentes manières. On accorde aussi des taux de faveur qui peuvent sembler tomber quelque peu en dehors des méthodes ordinaires suivies dans la préparation des taux, mais le coût reste toujours le principe fondamental sur lequel les taux sont basés, et en les établissant on y fait toujours entrer un petit profit.

M. Arthurs:

Q. Vous avez été à l'emploi du Grand-Tronc pendant plusieurs années?—R. Oui.

Q. Principalement dans l'Est. Avez-vous eu connaissance d'un contrat en vertu duquel le chemin de fer s'engageait à transporter le bois en grume du Témiscamingue à Sarnia à un taux très bas, contrat qui s'étendait sur une période de plusieurs années?—R. Non.

Q. Avez-vous eu connaissance d'un contrat semblable signé avec la *Standard Chemical Company*?—R. Non. Je vous ferai remarquer que tout en étant à l'emploi du Grand-Tronc depuis nombre d'années, je n'ai été dans la division de l'Est qu'au cours des dix dernières années. J'étais dans l'Ouest avant cela, de sorte que ces choses ont pu se passer sans que j'en aie connaissance.

Q. Vous ne savez pas si ces taux sont encore en vigueur.—R. Je ne le sais pas.

M. O'Connor:

Q. Vous croyez que les taux de transport sont basés sur le coût?—R. Je crois que c'est essentiel.

Q. Et en pratique les chemins de fer ne transportent pas de marchandises en bas du coût de transport?—R. Je n'aimerais pas entreprendre un commerce sur cette base car notre but est de faire rapporter au moins un nouveau dollar au dollar dépensé.

Q. Voici où je veux en venir, je désire faire inscrire au procè-sverbal une réponse donnée au Comité du Sénat sur le Combustible. Je vais vous donner lecture d'une question posée à Sir Henry Thornton par l'honorable M. Casgrain:

L'hon. M. Casgrain:

"Q. Combien coûterait le transport du charbon par tonne-mille, dans les circonstances les plus favorables?"

Vous m'avez déjà répondu à cela?—R. Oui.

Q. Voici la réponse de Sir Henry Thornton:

"R. Je ne peux pas répondre à cette question de mémoire. Je pourrais vous donner une réponse un peu plus tard, après avoir fait certains calculs; mais naturellement le coût dépendra en grande partie des éléments qui y entreront.

"Q. Quantité de sénateurs ont trouvé des réponses à cette question? —R. Oui; c'est là un des beaux côtés de la question des coûts de transport; je peux vous donner — et prouver — n'importe quel coût de transport que vous pouvez désirer en tout temps et à toutes fins, et n'importe qui peut en faire autant. Tout dépend de la manière d'envisager la chose. Prenez, par exemple, le trafic discuté en ce moment. Il ne serait pas juste de porter au compte de ce trafic quantités

[M. H. C. Martin.]

de frais généraux de bureau et d'autres frais semblables, parce que ces dépenses devront se faire que ce charbon soit transporté ou ne le soit pas. Il ne serait pas juste de même de lui faire porter tous les frais d'entretien, parce que ce travail devra se faire que ce produit soit transporté ou non, et il coûtera tout autant. C'est pour cette raison qu'un officier de chemin de fer peut vous répondre correctement, lorsque vous lui demandez "Combien coûtera le transport d'une tonne de marchandise de A à B", et qu'il vous donne la réponse que vous désirez, ou qu'il désire faire lui-même. Tout dépend du point de vue. En d'autres termes, il vous faut établir votre théorie, vos principes avant d'essayer de répondre. Je pourrai vous donner une réponse à cette question plus tard, mais je n'aimerais pas la donner à brûle-pourpoint, parce que certaines dépenses devraient être exclues de ces calculs."

D'après l'expérience que vous avez eue avec les diverses compagnies au Canada, dans la préparation des taux, ne vous semble-t-il pas que cette réponse exprime bien la vérité?—R. Je dirai que c'est une expression fidèle de l'opinion générale.

Le président:

Q. Je n'ai jamais rien eu à faire avec les chemins de fer, et il me semble que c'est heureux?—R. Oui, mais permettez-moi d'ajouter qu'il n'est que juste de fournir l'occasion à sir Henry Thornton de répondre à cette question. Il va l'étudier, et comme je l'ai dit nous aurons des hommes ici qui pourront vous répondre à ces questions. Je crois qu'avec mes faibles connaissances sur ce sujet, il ne serait pas juste de ma part de discuter les idées de sir Henry Thornton, quand je ne sais pas ce qu'il pense de la question.

Q. Je ne veux pas vous faire dire, ni à Sir Henry d'ailleurs, autre chose que ceci, c'est-à-dire que les calculs concernant les coûts et les taux de transport faits par un individu ne valent rien comparés à ceux d'un autre à moins d'avoir été établis sur la même base. C'est ce que je comprends?—R. Et de reposer sur les mêmes fondations. On peut dire la même chose de nos avocats. Nous pouvons obtenir n'importe quelle opinion d'un avocat pourvu que vous le payiez. Je suis sérieux, et je ne savais pas d'ailleurs que vous étiez avocat.

Q. Je comprends exactement ce que le témoin veut nous dire, c'est qu'il y a des avocats beaucoup plus savants que d'autres, et qu'en allant au bon avocat vous pouvez obtenir la bonne opinion. C'est ce que vous voulez dire, n'est-ce pas? —R. Je ne dirai pas le contraire.

Q. En tous les cas, je crois comprendre que vous avez constaté au cours de vos relations avec ceux qui préparent les taux, qu'ils pouvaient justifier le taux accordé au moyen de calculs et démontrer qu'il n'était pas inférieur au coût de transport; parce qu'en tenant compte de certains autres facteurs il sera à l'avantage de la compagnie en général, et tellement avantageux que la compagnie y trouvera son profit. Si vous envisagez la question à un autre point de vue, il peut se faire que vous trouviez ce taux inférieur au coût?—R. Il me semble que je ne dois pas répondre à cette question, bien qu'en somme la déclaration de sir Henry Thornton me paraisse correcte. Il y a des conditions, des circonstances et des item de coût qui peuvent varier ici et là, et ne pas varier dans un autre cas.

Q. Les principes, alors, sont réellement très différents?—R. Pour déterminer la mesure du coût par rapport à une certaine classe de produits, il vous faut tenir compte de tous les principes fondamentaux, des coûts et des profits avant de pouvoir établir le coût relatif de ceci comparé à autre chose.

Q. A un autre moment de son interrogatoire au Sénat, sir Henry Thornton, allant un peu plus loin, donna des explications sur les taux quelquefois accordés par les chemins de fer en les comparant aux ventes faites à certains jours par

[M. H. C. Martin.]

les marchands. Afin de stimuler la vente d'autres marchandises, d'augmenter le chiffre des affaires, ces marchands vendent quelquefois une ligne particulière au-dessous du prix coûtant. Ce principe est sain, et peut s'appliquer à un chemin de fer aussi bien qu'à une autre entreprise commerciale, n'est-ce pas?—R. Pour vendre de la vieille marchandise dont le marchand veut se débarrasser?

Q. Non, il veut attirer de la clientèle.—R. J'oserais dire—sans prétendre connaître le fond de la pensée de sir Henry—qu'il visait surtout la question des taux d'excursions de voyageurs, et ainsi de suite, plutôt que les taux de transport.

M. Garland: Je crois que vous aurez une réponse très claire, si vous allez à la page 58 du témoignage de sir Henry, au haut de la page.

M. O'Connor: Oui, nous ferions peut-être mieux de commencer au bas de la page 58.

L'hon. M. Gordon:

"Q. Pouvez-vous trouver un autre produit, sir Henry, qui mériterait autant d'être mis dans une classe à part en ce qui concerne la modicité des taux, si la situation dont vous avez parlé aujourd'hui doit se réaliser, non pas actuellement, mais d'ici vingt ans, plus ou moins, et si un jour les feux de toutes les industries des deux provinces centrales doivent s'éteindre? D'un autre côté, ce commerce peut se développer et vous permettre de transporter le charbon de l'Ouest avec profit, en quantités suffisantes pour assurer la prospérité de cette région et améliorer sa situation de manière à lui permettre de garder sa population. Dans ces conditions, croyez-vous qu'il puisse se trouver un autre produit qui pourrait être rangé dans la même classe que le charbon? Ne croyez-vous pas qu'il existe une raison toute particulière pour que le charbon soit mis dans une classe à part, et transporté à un taux inférieur à celui de tout autre produit?—R. Je préférerais répondre à votre question de cette manière, sénateur. Je ne vois pas pour quelle raison je prendrais le charbon et dirais qu'il aura toujours droit à plus de considération que, disons, le blé ou autre chose; parce que certaines des circonstances qui s'appliquent au charbon aujourd'hui pourraient s'appliquer au blé ou quelqu'autre produit à un autre moment. Mais je vous répondrai en disant que le charbon est l'âme de l'industrie et que nous serions justifiés de tout tenter pour nous assurer un approvisionnement bon marché de combustible non seulement en charbon, mais aussi en substituts au charbon, comme l'électricité. En principe j'approuve ce que vous avez voulu dire dans votre question.

Q. Si un jour les conditions étaient telles que vous puissiez transporter ce charbon, cela voudrait dire que d'immenses quantités de blé seraient consommées dans cette région.—R. Vous voulez dire que le charbon est notre produit le plus important au point de vue industriel et peut-être aussi au point de vue domestique, et que nous sommes justifiés de ne rien laisser de côté pour favoriser le développement de cette industrie et étendre le rayon de consommation de ce produit.

Q. Oui.—R. Certainement."

Q. Vous allez trouver les préposés des taux et vous leur demandez de vous accorder un taux raisonnable pour le transport de grandes quantité de charbon. Vous seriez satisfait de vous servir d'item semblables à ceux dont s'est servi le témoin au comité du Sénat?—R. Je ne vous comprends pas bien.

Q. Vous essayez d'obtenir tout le commerce possible de votre côté?—R. Oui.

Q. Pour l'obtenir, il vous faut des taux favorables. Ne serait-ce pas un bon argument à vous servir auprès de ces personnes, si vous pouviez les convaincre qu'en établissant un taux sur le charbon, apparemment inférieur au coût du transport, elles vous permettraient d'amener une forte population sur ce territoire si peu habité; des villes s'y construiraient, des marchands viendraient s'y établir, des mineurs viendraient y habiter, des fermiers viendraient s'y livrer à la culture mixte, et bien qu'indirectement ce taux puisse sembler une perte au chemin de fer, comme question de fait il résulterait de toutes ces transactions et de ces activités que cette prétendue perte sur le charbon serait compensée?—R. En établissant des taux de chemin de fer, je pourrais dire que nous ne tenons pas compte des considérations pouvant avoir une portée sur le résultat général, parce qu'il n'est pas question de probabilités futures. Nous y cherchons presque toujours un profit immédiat. Je ne veux pas dire par cela que nous n'accordons pas quelquefois des taux très bas sur le charbon afin de remédier à une situation au bénéfice de tous les intéressés, des chemins de fer comme les autres, mais je crois qu'il n'est que juste de laisser cette question au représentant de sir Henry, qui est dans le moment à recueillir des données sur le sujet. Je n'ai pas eu l'occasion de l'étudier à votre point de vue, ou avec la déclaration de sir Henry en main.

Q. Vous êtes le pourvoyeur de trafic de la compagnie. Vous êtes l'homme intéressé?—R. Mais il me faut tenir compte de la situation par rapport aux taux.

Q. Vous êtes intéressé à obtenir des taux aussi bas que possible de votre compagnie, afin de pouvoir remplir vos fonctions?—R. Je suis intéressé de même que tout autre service de la compagnie, au maintien de taux qui assureront des revenus à la compagnie comme entité.

Q. Il n'y a que ceux qui fixent les taux qui voient à cela. Vous n'avez à vous occuper que d'un service?—R. Oui et non. C'est simplement parce que l'autre individu fait une étude des statistiques, et des principes fondamentaux, tandis que je ne le fais pas.

Le président:

Q. Vous devez considérer le ministère du Travail comme tel?—R. C'est bien cela.

Q. J'allais demander à M. Alton s'il a le tarif des taux de Sydney à Montréal.

M. ALTON: De Sydney à Montréal, $4.50 la petite tonne.

Le président:

Q. Et de Montréal à Toronto? Avez-vous un tarif de Sydney à Toronto?—R. Non.

Q. Alors, donnez-nous les chiffres de Montréal à Toronto?—R. $2.90 la petite tonne.

Le témoin:

Q. Est-ce $2.97 ou $2.90?

M. ALTON: $2.90 la tonne.

Le président:

Q. Pouvez-vous obtenir un tarif direct de Sydney à Toronto?—R. Oui, je ne crois pas que cela fasse beaucoup de différence. Le taux de Montréal à cet endroit serait pour du charbon local et du charbon transporté par eau.

Q. Le taux serait d'environ $3.90 de Sydney à Toronto?—R. Je ne sais ce qu'il serait, mais je vous obtiendrai tous les renseignements que je pourrai.

[M. H. C. Martin.]

Si vous me le permettez, j'ajouterai que lorsque M. Crombie et les autres seront présents, vous aurez l'homme en mesure de corroborer ces données.

M. M. J. Butler est appelé et assermenté.

Le président:

Q. Vous avez déjà été sous-ministre des Chemins de fer?—R. Oui.

Q. Pendant combien de temps?—R. Pendant cinq ans.

Q. Et après cela vous avez été gérant général de la *Dominion Iron and Steel Company*?—R. Pendant trois ans.

Q. Et je ne vous demanderai pas ce que vous faites maintenant?—R. Je ne fais rien actuellement.

Q. Vous avez envoyé un état à l'honorable E. M. Macdonald concernant les taux de transport de l'Ouest, et le transport du charbon de cette région?—R. Permettez-moi de m'expliquer monsieur le président. En ma qualité de citoyen canadien, je suis fortement intéressé à ce que quelque chose soit fait pour garder cet énorme commerce au pays, si la chose est possible. Songeant à ceci il y a une couple d'années, je fis une étude de ce qui se faisait sur d'autres chemins de fer aux Etats-Unis, et particulièrement sur le chemin de fer de Virginie, qui est une route houillère d'environ 650 milles de long. Je m'assurai du poids des locomotives utilisées sur cette ligne, du genre de wagons affectés à l'industrie du charbon, et du fait que des trains solides directs de 8,000 à 9,000 tonnes circulaient tous les jours sur ce réseau aux taux les plus bas au monde. Les pentes sont très favorables. Le chemin de fer a été construit par la *Standard Oil*, je crois, avec l'intention toute particulière d'exporter le charbon de la Virginie-ouest au littoral maritime, et on y transporte ces immenses trains au coût si peu élevé dont il est question dans ma lettre à M. Macdonald. J'ai consulté les statistiques des chemins de fer pour voir quelles étaient les recettes du Pacifique-Canadien et du Canadien-National par train-mille, et j'en suis venu à la conclusion qu'en transportant le charbon, un produit de dixième classe, à un taux de $5 par train-mille, ces chemins de fer feraient de l'argent. En effet, je suis venu à la conclusion, il y a plusieurs années, que l'un des Vanderbilts s'était basé sur un principe lorsqu'il déclarait, il y a trente-cinq ou quarante ans, que le trafic devrait porter le plus possible si ce chemin de fer était construit. Cela peut paraître dur, mais cette mesure était juste parce qu'elle tient compte de la valeur de la marchandise transportée, et des pertes qu'occasionnerait la destruction d'un wagon de marchandises de haute qualité. Maintenant, il me semble qu'en faisant des recettes moyennes de $5 par trains-mille et en employant des trains entiers directs, bien outillés à cette fin, nous pourrions garder notre charbon au Canada, les chemins de fer feraient de l'argent, et toutes ces bonnes choses mentionnées par M. O'Connor il y a quelques instants pourraient se réaliser.

Q. Alors, vous avez préparé le document que j'ai entre les mains et qui porte la date du 12 avril, après avoir étudié cette question pendant des années?—R. Oui.

Le président: Avez-vous porté attention à ce document, monsieur Garland?

M. Garland: Non, je l'ai seulement lu.

Le témoin: Nous ne pouvons pas transporter un train de 15,000 tonnes sur une pente de quatre dixièmes. On l'a fait sur ce chemin de fer de la Virginie. C'est le train le plus lourd qui ait été transporté au monde. Le poids mort du train atteignait le chiffre de 16,000 tonnes, et renfermait 10,000 tonnes de charbon. Ce fait a été rapporté dans la *Railway Gazette* du 27 mai 1921. On y voit aussi le profil de la ligne et toutes les statistiques concernant le transport de ce charbon.

Q. Je suppose que vous vous êtes assuré de l'existence de ces 40 pentes de six dixièmes avant de faire cette déclaration dans votre lettre sur le chemin de fer de la Virginie?—R. Oui.

Q. J'imagine que nous ne trouvons pas de telles pentes sur nos lignes en venant vers l'est?—R. Non.

Q. Nos plus fortes pentes n'ont que trois dixièmes?—R. Nous en avons de quatre dixièmes en venant vers l'Est. Ce sont les pentes réglementaires sur le Transcontinental, et je comprends que MacKenzie et Mann s'en sont rapprochés le plus possible, bien qu'on en trouve de trois et de cinq dixièmes à certains endroits. Toutefois lorsqu'ils ont construit des pentes de cinq dixièmes ils ont compté sur la vitesse du train pour réduire ces pentes à quatre dixièmes.

Q. D'après votre expérience, quelle est la vitesse moyenne?—R. Je sais que la Pacifique-Canadien a transporté des trains de cinq milles tonnes sur ses lignes à Port-Arthur.

Q. Est-ce que ses pentes sont plus ou moins favorables?—R. Pas aussi favorables; parce qu'on compte sur la vitesse pour diminuer la pente.

Q. Savez-vous quels sont les trains qui apportent les plus forts chargements à Port-Arthur et à Fort-William?—R. Je n'ai pas examiné ces chiffres, mais je suppose que ce doit être le Canadien-National.

Q. Alors vos calculs sont basés sur un train de quelle pesanteur?—R. Cinq mille tonnes nettes de charbon.

Q. Vous avez pris le double de cela?—R. Oui, à cause du nombre de milles parcourus portés au compte du chemin de fer, car il vous faut ramener les trains. C'est ce que l'on fait en Virginie.

Q. Vous basez vos calculs sur un chargement de 5,000 tonnes de charbon, et vous mettez une somme égale pour le retour de ces wagons?—R. Je mets $10 le mille aller et retour.

Q. D'après votre expérience, ce trafic serait-il possible avec des wagons fermés ordinaires?—R. Non, monsieur.

Q. Quel serait le plus fort tonnage qui pourrait être transporté sur n'importe lequel de nos chemins de fer?—R. Je n'ai pas fait beaucoup de calculs à ce sujet. Si on emploie des wagons fermés pour le transport du charbon friable, ça ne sera pas satisfaisant. Cela veut dire que ce chemin de fer ne peut pas être exploité à moins d'y employer des wagons fermés. Les pentes ne sont pas toutes semblables; sur les chemins de fer Nationaux, par exemple.

Q. Vous ne saisissez pas ma question.—R. Oui, c'est-à-dire qu'ils ne possèdent pas de gros wagons à charbon, et qu'ils ne désirent pas en acheter. Quant au charbon lui-même, il me semble que vous pourrez obtenir de meilleurs renseignements par ailleurs. Je ne crois pas que nous ayons transporté le charbon friable sur ce marché.

M. Davis:

Q. Le témoin parle d'immenses quantités de charbon transportées dans des wagons ouverts?—R. Oui, c'est bien cela, de la meilleure qualité au monde.

M. Spence:

Q. Revenons à ces calculs. Supposons que pendant deux ou trois mois votre matériel roulant n'ait rien à transporter, est-ce que cela pourrait vous porter à modifier vos chiffres pour le retour de ces wagons? En d'autres termes, est-il nécessaire de doubler le taux du millage?—R. Je préférerais que vous discutiez ce point avec le chef du trafic.

Q. Vous êtes versé sur ce sujet?—R. Il n'y a pas de doute qu'une partie de ces wagons retournerait chargée. Cela ferait baisser légèrement ce taux.

Q. N'est-ce pas la coutume de n'exiger que les deux tiers du taux pour le retour de ces wagons vides?—R. Pas pour cette classe de trafic. Si vous devez

[M. M. J. Butler.]

mêler un chargement mixte à ce gros train, dont je me suis servi pour faire mes calculs, vous revenez aux prix réglementaires des chemins de fer; c'est-à-dire, aux prix des trains composés de wagons de bois, de charbon et de toutes sortes d'autres produits qui doivent être déchargés le long de la ligne. Ce n'est pas, à mon avis, une méthode économique de faire ce commerce. Je crois que vos trains devront être de gros trains directs, et ne subir aucun retard le long de la voie. A moins d'accidents, ce train devrait se rendre directement de l'Alberta à son point de destination, y décharger son charbon aussi vite que possible, et retourner immédiatement. C'est la méthode la plus économique pour transporter ce charbon des mines sur le marché, je crois.

M. Warner:

Q. Vous ne comptez pas sur ce que ce train pourrait rapporter?—R. Non. Lorsque vous introduisez cet élément vous mêlez les cartes de nouveau. Au cours de la dernière année, particulièrement ces derniers mois, on a appliqué le principe des trains solides directs sur divers chemins de fer aux Etats-Unis. On trouvera un rapport dans le "Railway Age" sur les résultats heureux de cette expérience faite par le Baltimore and Ohio.

Q. Il y a des frais d'aiguillage?—R. Oui, il faut séparer le train, puis il y a les frais de pacage à solder, ce qui constitue un fort pourcentage du coût.

M. Spence:

Q. Je comprends que ces calculs sont basés sur des chargements complets?—R. Oui.

Q. Vous établissez la distance des mines à Edmonton, à 176 milles, et vous basez vos calculs en partant de ce dernier endroit?—R. Oui.

Q. Vous voulez parler de l'anthracite de l'Ouest?—R. Je veux parler de la meilleure qualité de charbon.

Q. Vos chiffres seraient diminués par la différence dans le millage entre l'endroit où se trouve ce charbon et Drumheller?—R. Oui.

Q. Alors vos prix seraient plus bas d'autant?—R. Oui. J'ai établi ces calculs pour donner une illustration caractéristique de qui pourrait se faire.

Q. Vous êtes d'avis que les trains pourraient être exploités, ou le charbon transporté à meilleur marché, en retournant les wagons sans essayer de prendre de la marchandise pour le retour?—R. Tout à fait. Du moment que vous mêlez le trafic, vous introduisez toute une autre série de difficultés.

Q. Je vous ai posé cette question, parce que bon nombre de gens sont d'avis qu'il est impossible d'obtenir un taux beaucoup plus bas, si les trains ne prennent pas de la marchandise au retour?—R. Il est évident que je ne partage pas cet avis. Il appartient aux directeurs de chemins de fer de dire ce qu'ils peuvent faire, mais les taux contenus dans mon état sont absolument prohibitifs quant au transport du charbon albertain en Ontario.

Q. La chose semble plus plausible, c'est pour cette raison que j'ai soumis ce point?—R. Soyez certain d'une chose, si nos chemins de fer se procurent le genre de locomotives capables de traîner de gros trains, il ne faudra pas rassembler des trains d'une mille de long. Ce serait désastreux. On se sert de wagons de 100 et 120 tonnes en Virginie, et le train est court—environ cinquante wagons constituent un train—cinquante wagons vous donnent 5,000 tonnes. C'est le genre de train qui se manie bien à une vitesse moyenne d'environ 15 milles à l'heure.

Le président:

Q. Vous rappelez-vous les gros wagons d'acier employés à Sydney?—R. Ils étaient supposés contenir 50 tonnes, mais on pouvait rarement y mettre plus de 35 tonnes.

[M. M. J. Butler.]

M. Warner:

Q. Vos calculs sont basés sur le genre de matériel que nous possédons, et non sur celui de Virginie?—R. Non, le mien est général.

M. Kennedy:

Q. Vous avez dit que la moyenne des recettes par train-mille de marchandises avait été en 1922 de $4.29 pour les chemins de fer Nationaux, et de $5.41 pour le Pacifique-Canadien. Vu que le charbon est actuellement dans la 10e classe, il me semble que les compagnies de chemins de fer devraient être satisfaites, si on leur permet de gagner au moins leur moyenne sur des trains complets de charbon. Croyez-vous que vous pourriez justifier cette déclaration?—R. Je crois qu'elle pourrait être justifiée.

Q. Un train ordinaire de marchandises ne porte pas plus de 1,000 tonnes de marchandises, me dit-on?—R. Je ne suis pas surpris d'apprendre que la moyenne est de 1,000 à 1,200 tonnes, parce que ces trains transportent toutes sortes de marchandises.

Q. Avez-vous tenu compte des frais généraux dans vos calculs?—R. Oui. Le Pacifique-Canadien fait d'assez jolis profits sur ce $5.41, et si vous prenez les recettes de cette compagnie en détail, je ne crois pas que la marchandise des classes inférieures rapporte $5 le mille. Ces chiffres représentent la moyenne de toutes leurs recettes.

Q. Pour un trafic de ce genre, croyez-vous qu'un chemin de fer serait justifiable d'accorder un taux qui ne porterait pas la moyenne des frais généraux?—R. Je ne crois pas que les chemins de fer devraient accorder des taux qui ne le paient pas. Je me rappelle, alors que je faisais partie de l'Intercolonial, qu'en 1906 et 1907 nous avons tranporté du charbon à raison de $\frac{3}{8}$ de cent la tonne-mille de Lévis, de la Rivière-du-Loup et de Campbellton. Nous transportions le charbon de Sydney et de Sydney-Nord à Lévis.

M. Spence:

Q. N'est-il pas vrai que les chemins de fer baissent quelquefois leurs taux pour augmenter le trafic?—R. Je n'ai pas étudié cette question.

Q. Cela ne constitue qu'une faible augmentation dans les frais généraux?—R. Lorsque vous abordez la question de la répartition des coûts de chemin de fer, vous abordez une question très difficile. Comme vous le savez, je n'ai pas à défendre qui que ce soit; je n'occupe aucun poste public ou privé en ce moment.

Q. Comme question de fait en augmentant votre commerce de 50 p. 100 vous n'augmentez pas vos frais généraux, ou du moins très peu?—R. Il est évident que plus votre commerce est considérable, moins sont élevés les frais généraux.

M. Davis:

Q. Monsieur le président, je suis certain que le témoin sera de mon avis lorsque je dirai que le trafic sur nos lignes est très léger pendant les mois d'avril, mai, juin, juillet et une partie du mois d'août, particulièrement dans l'Ouest?—R. Oui.

Q. Croyez-vous qu'il soit justifiable de tenir compte de cette situation dans la répartition des frais généraux?—R. Vos frais généraux s'accumulent tout le temps, vingt-quatre heures par jour, tous les jours de l'année.

Q. Alors il est juste de les faire entrer dans vos calculs?—R. C'est la coutume, chez ceux qui dirigent scientifiquement leurs industries, de porter les frais généraux comme un pourcentage fixe, et quelquefois aussi à cause du travail. Mais on a fait remarquer ces dernières années que ce procédé n'était pas ce qu'il y a de mieux, et on a illustré ce point en prenant le cas d'un homme

[M. M. J. Butler.]

qui posséderait deux usines, dont l'une travaillerait tous les jours et l'autre chômerait. Est-ce qu'il serait juste de faire porter le fardeau de celle qui chôme par celle qui travaille? Tout homme raisonnable vous répondra que chacune doit porter son propre fardeau. Je crois que vous trouverez là la réponse à votre question.

Q. Vous dites que s'il y a deux usines, dont l'une chôme et l'autre travaille, vous ne devriez pas demander à celle qui est active de baisser le prix de ses produits?—R. Je ne dis pas cela.

M. Drummond:

Q. Mais il vous faut porter quand même partie du fardeau de l'usine qui chôme?—R. Oui.

M. Davis:

Q. Ne croyez-vous pas que le propriétaire de l'usine arrêtée serait heureux de travailler, s'il avait des commandes?—R. Oui, en travaillant au prix coûtant et en sacrifiant ses frais généraux.

Q. Alors ne croyez-vous pas qu'il serait bon pour les chemins de fer de marcher au prix coûtant?—R. Je ne crois pas qu'il serait bon pour eux de marcher au prix coûtant.

Q. Mais si la chose était nécessaire, vous êtes d'avis qu'ils le devraient?—R. Oui, je le ferais sur la plus petite marge possible. Dans le transport du blé vous avez d'immenses trains, une catégorie de wagons d'un prix plus élevé, des élévateurs, et une foule d'autres choses, mais je n'ai pas d'expérience dans ce genre de transport, tandis que je me suis occupé personnellement du transport du charbon. Je ne sais si je suis en mesure de me prononcer d'une façon intelligente, mais il me semble que le transport du blé par trains complets, avec retour des wagons vides, donnerait satisfaction.

Q. Ça ne coûterait pas aussi cher, et les risques ne seraient pas aussi grands?—R. Il y a plus de risques dans le blé?

Q. Je pensais au charbon. J'ai renversé ma question. Le transport du charbon n'entraînerait pas autant de risques, et n'occasionnerait pas d'aussi gros frais de manutention, parce que le matériel utilisé ne coûte pas aussi cher?—R. Non. Je me rappelle le temps où l'on exigeait un taux de $1 la tonne-mille sur le chemin de fer Denver et Rio Grande. En faisant le transport de l'argent en lingot, on perdit un wagon qui tomba dans la rivière et disparut. On mit cinq ans à le retrouver, et ce chemin de fer dut payer des dommages considérables aux propriétaires de cette marchandise coûteuse.

M. Butler: Il y a quelques jours un témoin nous a donné des taux sur le transport du charbon à l'Ouest. Il nous donna des taux pour un trajet vers l'Ouest?—R. Je ne vous comprends pas.

Q. Le taux est déterminé sur une base milliaire de 37½ cents. Le taux étant exactement le même, peut-il se justifier?—R. Je ne le crois pas.

Q. C'est tout près?—R. Oui. Je vais vous donner une idée de ce qui arrive dans les conditions mentionnées; le parcours des wagons chargés est de 53,126,394 milles, et celui des wagons vides est de 50,895,227 milles. Vous avez l'illustration de ce qui arrive avec ces taux. Voici ce que M. Hix me disait dans sa lettre:

> "J'accuse réception de votre lettre du 16 courant. Nous avons 14 milles de pentes de .6 de 1 p. 100 que doivent franchir nos trains chargés en traversant les montagnes Alleghanys.
>
> "Le maximum des pentes autres que celles-ci sur la route des trains chargés n'est que de .2 de 1 p. 100. Les trains vides doivent franchir deux sections de pente de 1½ p. 100 en revenant; l'une à huit milles de long et l'autre onze milles.

"Le taux par tonne-mille sur le charbon est de six milles, et on peut attribuer les jolies recettes de ce chemin de fer au fait qu'il emploie les plus gros trains au monde."

M. Kennedy:

Q. Possédons-nous du matériel semblable à celui du chemin de fer de la Virginie, des locomotives ou des wagons?—R. Je ne le crois pas.

M. Spence:

Q. Alors pour appliquer le système que vous préconisez, il faudrait que les chemins de fer achètent tout un matériel nouveau?—R. Oui, et je crois qu'ils devraient le faire.

Le président:

Q. Et ils devraient le faire?—R. Oui.

M. Gendron:

Q. Est-ce que ce matériel ne servira qu'au transport du charbon?—R. Pas nécessairement, une partie de ces wagons pourraient servir au transport du bois et d'autres produits, et les locomotives au transport du grain et du minerai.

M. Forrester:

Q. Est-ce que les voies sont en état de porter ce trafic?—R. Je le crois; vous trouverez des rails de 80 livres partout, et il n'y a pas de doute qu'avec le développement de ce trafic. . .

M. Lapierre:

Q. Monsieur le président, est-ce qu'on peut en dire autant du C.N.R. à l'est du raccourci?—R. Je ne le sais pas, je suppose que cette partie a été construite avec les mêmes pentes et les mêmes rails que les autres.

M. Kennedy:

Q. Le chemin de fer de la Virginie est-il payant?—R. Oui.
Q. Il rapporte de gros bénéfices?—R. Oui.

M. Lapierre:

Q. Mais est-ce que ce chemin de fer n'est pas occupé douze mois par année?—R. Oui.

M. Dechêne:

Q. Combien ce nouveau matériel coûterait-il?—R. Je ne connais pas les prix, car il y a déjà longtemps que je ne me suis pas occupé de ces choses. Les prix se sont multipliés par trois dans certains cas.

M. Chisholm:

Q. Ils sont très élevés en tous les cas?—R. Très élevés.

M. O'Connor:

Q. Monsieur Butler, voulez-vous nous expliquer le principe, le principe ferroviaire qui veut que le trafic porte tout ce qu'il peut porter. Vous êtes de mon avis que tel est le principe?—R. Je crois que c'est bien cela, et je le crois sain, en plus.

Q. Je partage votre avis. Je désirerais vous entendre l'expliquer un peu afin que nous soyons en mesure de comprendre ceux qui témoigneront après vous. Je désirais savoir ce que vous entendez par cela. Je crois qu'il tient compte de la valeur du produit transporté?—R. Certainement, et de la longueur du parcours.

[M. M. J. Butler.]

Q. Il tient également compte de la quantité de ce produit?—R. Oui.

Q. Du volume du trafic, de la longueur du parcours, de la nature de l'outillage, de l'outillage du chemin de fer qui servira à son transport?—R. Oui.

Q. Et de quoi encore?—R. Et des conditions du terminus.

Q. Cela peut-être compris sous le titre d'outillage. Y a-t-il autre chose?—R. Je crois que nous avons le principal.

Q. Est-il question quelquefois de besoins nationaux?—R. On en tient compte quelquefois. L'employé de chemin de fer se doit d'abord, je suppose, à la compagnie, et doit faire tout ce qu'il croira le plus avantageux pour elle.

Q. Est-ce qu'on tient compte du fait que le chemin de fer doit, en sa qualité de voiturier public, répondre aux besoins du pays, et comme question de fait certains produits à transporter ne peuvent pas porter plus qu'un certain taux, que ce taux soit au-dessous ou au-dessus du coût; me suivez-vous?—R. Je dirai que les chemins de fer font cela continuellement, dans une plus ou moins grande mesure.

Q. Il me semble que tel doit être le cas, parce que vous avez donné des taux moyens.—R. Oui.

Q. Et ces moyennes, afin d'être des moyennes, doivent nécessairement être plus élevés et moins élevés que ces taux?—R. Oui, il faut évidemment qu'il en soit ainsi, et un statisticien avec toutes les données concernant les coûts et le tonnage pourrait facilement calculer les recettes de chaque classe, et dire si elles sont proportionnées au rendement total ou non.

Q. Alors il faut que tel soit le cas, ou il est probable que certaines marchandises sont transportées par le chemin de fer au-dessous du coût réel?—R. Je n'ai aucun doute à ce sujet.

Q. Il peut se faire quelquefois,—et même assez souvent,—que ce soit payant pour le chemin de fer de faire cela?—R. Oui, je le crois.

Q. C'est tout ce que j'avais à demander à ce sujet, c'est-à-dire que ces divers éléments sont compris dans cette phrase: "Tout ce que le trafic peut porter"?—R. Oui.

Q. Mais il y a des trafics qui ne peuvent pas porter ce coût?—R. C'est bien cela.

Q. Et c'est ce qui rend le principe de tout ce que le trafic peut porter juste?—R. Il n'y a pas de doute que si vous pouviez transporter des chargements de lingots d'or et d'argent, vous pourriez exiger des taux très élevés, mais vous en auriez besoin.

Q. Ainsi prenons un des produits les moins chers, supposons que vous transportiez de la tourbe, il vous faudrait accorder un taux moins élevé que pour le charbon?—R. Oui.

Q. Et cela découlerait du principe de tout ce que le trafic peut porter?—R. Je le crois.

Q. Passons maintenant à un autre ordre de questions, parlons de canaux. Vous avez été sous-ministre des Chemins de fer et Canaux, et vous êtes familier, je suppose, avec le réseaux de canaux de l'Est?—R. Oui.

Q. Vous êtes au courant des taux des canaux?—R. Il n'en existe pas.

Q. Dans le passé?—R. Pas davantage.

Q. J'aurais dû dire coût de transport par canaux.—R. Non, je n'en sais rien. Je n'ai jamais rien eu à faire avec cela.

Q. Je croyais qu'en votre qualité de gérant d'une compagnie houillère, vous auriez eu connaissance de ces choses dans vos relations avec Montréal?—R. Non, nous n'avons expédié que quelques cargaisons à Toronto et Fort-William, je crois.

Q. Je suis certain que ces renseignements intéresseraient ces messieurs.—R. Je vous ai recommandé dans ma lettre de faire venir John R. McIsaac, de

Sydney, qui est le directeur des services du transport pour la British Empire Steel Company, Limited. Il possède ces renseignements sur le bout de ses doigts.

Q. Croyez-vous qu'il soit possible de transporter du charbon de la Nouvelle-Ecosse à Toronto par les canaux?—R. On peut le transporter à Montréal assez facilement, mais de cet endroit les bateaux ne peuvent porter que 2,000 ou 2,500 tonnes, de sorte qu'il faudrait décharger la cargaison à Montréal et la recharger, et à ma connaissance il n'y a pas de facilités convenables à Toronto permettant de décharger le charbon rapidement.

Q. Les bateaux de 2,000 ou 2,500 tonnes n'auraient pas besoin d'être rechargés, s'ils sont bien construits?—R. Non, mais ça ne payerait pas ces bateaux de se rendre à Sydney.

Q. Je me demandais s'il n'y aurait pas avantage à expédier de cette manière?—R. Je ne le crois pas.

M. Forrester:

Q. Quelle est la capacité des bateaux faisant le trajet de Sydney à Montréal?—R. De 8,000 à 10,000 tonnes.

M. O'Connor:

Q. Le bateau de 8,000 tonnes est le meilleur?—R. Le bateau de 10,000 tonnes est tout à fait satisfaisant.

Q. Pouvez-vous nous dire pour quelles raisons le transport du charbon par les canaux dans des bateaux de 2,000 ou 2,500 tonnes ne serait pas payant?—R. Vous ne pourriez pas noliser ces petits bateaux à des prix qui pourraient faire concurrence aux gros navires; les compagnies houillères ont fait cette expérience il y a plusieurs années.

Q. Les prix du charbon ont beaucoup changé?—R. Oui, mais le prix du charbon est à la baisse. J'ai acheté mon charbon pour l'hiver prochain à $8.50 la tonne, livraison faite. C'est du charbon bitumineux.

Q. Lors de ces expériences il y a plusieurs années, le charbon était bien bon marché?—R. Oui, $3 la tonne à Montréal.

Q. Il y a beaucoup de différence dans les prix maintenant, et les taux des bateaux sont baissés?—R. Les taux des bateaux sont à la hausse, il en est de même du prix de la main-d'œuvre et du coût du charbon; je ne sais pas comment les taux d'alors et ceux d'aujourd'hui pourraient se comparer.

Q. Vous ne savez pas quel serait le coût par tonne actuellement pour le trajet de ces bateaux de Montréal à Toronto, en passant par les canaux?—R. Non, je ne le sais pas.

M. Chisholm:

Q. Vous voulez parler d'un bateau, et non de chalands?—R. Non, des bateaux semblables à ceux qui portaient des voiles; nous avions l'habitude de leur faire faire le voyage de Port-Arthur à la voile. J'ai oublié ce qu'étaient les taux, mais M. McIsaac pourra vous les donner.

Q. C'était moins cher que par chemin de fer?—R. Oui, moins cher. Toute la difficulté du trafic par bateau se résume au fait qu'il n'existe pas d'installation de déchargement convenable. La Dominion Coal Company en possède une à Montréal, une à Québec et une autre à Trois-Rivières, mais elle n'en a pas ailleurs. Cela fait une grande différence, lorsqu'un bateau de 8,000 à 10,000 tonnes peut décharger sa cargaison dans six ou sept heures. Si ce bateau doit rester au quai deux ou trois jours, ce n'est plus la même chose.

M. Kennedy:

Q. Pour revenir à la question du transport de la marchandise à un taux inférieur au coût de ce transport, pouvez-vous nous citer des cas où les chemins de fer l'ont fait?—R. Ce serait assez difficile.

[M. M. J. Butler.]

Q. Croyez-vous qu'un chemin de fer pourrait transporter un produit, lorsqu'il y a un volume considérable de trafic, à un taux inférieur au coût?—R. Ils le font tous, dans les conditions exposées par M. O'Connor. Il est fort probable qu'ils le font tous les jours, dans une certaine mesure.

Q. Dans une certaine mesure?—R. Oui. Le tonnage dans son ensemble peut être considérable, mais je n'ai pas assez de connaissance à ce sujet et il y a trop longtemps que j'ai laissé ces activités pour que je puisse me prononcer.

Q. On ne peut transporter un produit au-dessous du coût qu'en supposant que certains autres produits payeront beaucoup plus?—R. Oui, certainement; c'est pour cette raison que les échelles de taux sont préparées dans leur forme actuelle.

M. McBride:

Q. Ne serait-il pas possible en faisant passer le charbon par les canaux, de charger un certain nombre de chalands et de les prendre à la remorque?—R. Ils sont chargés à Montréal, et cela veut dire nouvelle manutention à Montréal. Vous ne pouvez pas les remorquer de Sydney; les risques seraient trop grands.

M. Chisholm:

Q. Est-ce que la situation est la même pour les Grands Lacs?—R. Oui, certainement. Il y a autant de danger sur le lac Ontario, le lac Huron ou le lac Supérieur qu'il y en a sur l'océan ou dans le Golfe.

M. Warner:

Q. Avez-vous quelquefois discuté cela avec les autorités des chemins de fer?—R. Non.

Le président:

Q. Vous avez autant de connaissances sur cette question que sur les chemins de fer?—R. Non, je n'oserais pas dire cela. J'ai simplement soumis ce document à la considération du comité, afin de permettre aux directeurs de chemins de fer de donner des réponses aux questions soulevées.

L'essence de ce principe exige que les trains complets voyagent directement de terminus à terminus, sans arrêts pour laisser un wagon ici et là; il n'y a pas moyen de le faire sans exiger un taux assez élevé, comme dans le cas des wagons expédiés pour les démonstrations à Toronto. Le transport de tels wagons, dans ces circonstances, doit coûter terriblement cher.

Le président:

Q. Avez-vous déjà songé à la possibilité d'inaugurer un commerce de coke avec usines à Montréal, alimentées de charbon des Provinces maritimes?—R. La chose peut se faire, il suffit de trouver un marché pour l'excédent de gaz. Le marché du coke est établi, le marché des sous-produits l'est également, mais il y a l'excédent de gaz qui atteint environ les 5,000 pieds cubes à la tonne; je ne sais trop ce qu'on en fera lorsqu'on aura atteint une certaine quantité; je crains qu'on ne soit obligé de le laisser échapper dans l'atmosphère.

M. O'Connor:

Q. N'y aurait-il pas moyen de l'employer pour produire de la vapeur?—R. Oui.

Q. Pourquoi ne pas le vendre à ceux qui consument du charbon maintenant?—R. La chose pourrait se faire, et on pourrait l'utiliser dans des installations de chauffage central, installations qui devraient être utilisées partout.

Q. Vous alimenteriez votre chauffage central au gaz?—R. Oui, la chose est possible. C'est une entreprise assez considérable, mais on a fait quelque chose

de ce genre à Sydney. Il y a environ 500 fourneaux qui ont coûté $1,000,000, et on y fabrique des sous-produits.

Le président:

Q. Le gaz est-il perdu?—R. Non, il est tout utilisé à cet endroit.

M. Warner:

Q. Je désirerais poser une question en ce moment. Croyez-vous qu'il soit possible de brûler ce genre de gaz avec les appareils à gaz que nous avons ici? —R. Oui.

Q. On pourrait l'introduire directement dans ces mêmes fournaises?—R. Oui; il faudrait être prudent, mais la chose pourrait se faire sans gros déboursés; on l'emploie maintenant pour le chauffage de plusieurs départements de la Dominion Steel.

Q. Je me demandais s'il ne faudrait pas des appareils différents?—R. Non, je ne le crois pas.

M. Garland:

Q. Monsieur le président, le développement du commerce du coke pour remplacer le charbon fourni par les Etats-Unis dépendrait, je crois, de la vente des sous-produits?—R. Oui. Le coût de fabrication du coke est couvert par les sous-produits, y compris les pertes.

Q. Dans quelle proportion substitueriez-vous le gaz au charbon employé maintenant dans les installations de chauffage central?—R. Il n'existe pas d'installation de chauffage central au Canada.

Q. S'il y en avait, vous remplaceriez le charbon?—R. Oui, la chose serait possible. On le fait à New-York depuis 1882.

Q. Une tonne de charbon vous donnera environ 75 p. 100 de coke et 25 p. 100 de gaz et de sous-produits?—R. Non, environ un tiers d'ordinaire.

Q. Quelle quantité de charbon ce tiers de gaz remplacera-t-il? Quelle quantité de charbon employé au chauffage sera remplacé par ce tiers de tonne de charbon changé en gaz?—R. Je ne le sais pas, vous en retirez environ 10,000 pieds cubes de gaz en tout. C'est une question de calculs, 550 calories (B.T.U.).

Q. Est-ce que ça remplacerait une demi-tonne de charbon?—R. Non, ça remplacerait un tiers de tonne.

Q. En ce qui concerne le chauffage, la situation ne serait pas changée?—R. Non, mais nous aurions un substitut à la gazoline.

Q. Vous auriez du sulfite d'ammoniaque et du benzol?—R. Oui, et le benzol est bien plus efficace que la gazoline dans une automobile. Il est en vente à Sydney, et également à Hamilton où il est vendu sous le nom de Steelite.

M. Warner:

Q. Le témoin nous laisse-t-il entendre que les sous-produits du coke donneront environ la même quantité de chaleur que la même quantité de charbon aurait donnée?—R. Presque, il y aura un peu de perte, c'est évident, car il y en a toujours lorsque vous changez une substance chimique en une autre.

M. Chisholm:

Q. Monsieur Butler, en ce qui concerne les autres sous-produits, y aura-t-il de la difficulté à en disposer, car cela est essentiel?—R. Je ne le crois pas, il y a une grande rareté de créosote actuellement, et aussi de goudron; nous pourrions également espérer voir surgir l'industrie de la teinture et tout ce qui s'y rapporte, si nous pouvions disposer de grandes quantités de ces sous-produits. Vous savez, sans doute, que la Dominion Tar & Chemical Company ne produit que la créosote et certaines autres choses, et vend le résidu aux compagnies de produits

chimiques américaines. Il est malheureux que tout ne reste pas au pays; de fait la provision est illimitée.

M. Lapierre:

Q. Comment les sous-produits sont-ils vendus?—R. On extrait la créosote et le goudron, puis on vend le reste aux raffineries qui fabriquent les teintures, les parfums et une foule d'autres choses.

Q. Quel est le produit à la base de la fabrication de ces choses?—R. Tout est tiré du goudron.

M. Warner:

Q. Etes-vous d'avis que le charbon consumé efficacement, vous donnerait plus de valeur que s'il est transformé en coke avec tous ses sous-produits?—R. Oui, mais c'est là la difficulté, il n'est pas facile de se servir de charbon mou efficacement pour le chauffage de maisons individuelles; l'efficacité des fournaises domestiques n'atteint pas un très haut niveau, tandis qu'avec une ou deux chaudières confiées à un chauffeur qui y brûle du poussier dans une installation de chauffage central, on peut réaliser des économies qui ne sont pas possibles dans les maisons privées.

Q. N'y a-t-il pas presque autant de différence entre le chauffage efficace de l'anthracite et du charbon mou?—R. Presque; je le sais par l'expérience que j'ai faite cet hiver. J'ai installé des fournaises à charbon mou dans ma maison l'automne dernier, et je n'ai jamais été aussi confortable dans ma vie. Je n'ai pas brûlé de charbon de la Nouvelle-Ecosse, mais de la Pensylvanie.

M. O'Connor:

Q. Je désirerais poser une question au témoin. On m'a demandé quel pourcentage du charbon de la Nouvelle-Ecosse pourrait être converti en coke, et j'ai répondu environ les deux tiers. Pouvez-vous nous renseigner en la matière?—R. Oui, j'imagine qu'une assez grande quantité de ce charbon ne devrait pas être ainsi traité; prenez le n° 6, par exemple, on ne pourrait pas l'employer du tout.

M. Chisholm:

Q. Qu'appelez-vous un charbon fortement sulfuré, quel pourcentage de soufre doit-il contenir?—R. Tout charbon contenant plus de 1½ ou 2 p. 100. C'est-à-dire pour des fins métallurgiques.

M. O'Connor:

Q. On peut réduire la proportion de soufre en le lavant?—R. Un peu, mais pas beaucoup.

Le président:

Q. J'aimerais que vous preniez connaissance de la déclaration faite à la page 112 du volume n° 4 des rapports de ce comité. Elle a été faite par M. Garland le 17 avril; dites-nous ce que vous en pensez?—R. Je ne crois pas que la méthode exposée soit la bonne pour établir les coûts. Je crois que ces calculs demandent plus de connaissances techniques que j'en vois ici, et une étude plus soignée de tous les item.

Q. Je vous ferai remarquer que ce document contient une déclaration quant au coût probable du transport du charbon de l'Alberta à Toronto, mais il n'y est pas tenu compte des frais généraux. Ces calculs ont été établis en tenant compte du matériel actuel de nos chemins de fer.—R. Je ne sais exactement sur quoi ils sont basés.

[M. M. J. Butler.]

M. Davies:

Q. Je désirerais interroger le témoin relativement à ce document, s'il le veut bien.—R. Je n'y tiens pas, pour la bonne raison que je n'ai pas de données pour le vérifier.

Le président:

Q. Supposons que vous le preniez et étudiez cette question.—R. Je n'aimerais pas le faire, car cela demanderait beaucoup de travail.

Q. Comme nous avons entendu le témoignage de M. Butler, je crois qu'il serait bon de faire imprimer son mémoire dans le rapport publié au jour le jour.

M. Warner: J'approuve cette idée.

Le président: Le comité est-il de cet avis?

(Le rapport suit.)

Hon. E. M. MacDonald. Ecr., C.R., M.P., etc., etc.
Chambre des Communes, Ottawa.

Cher monsieur MacDonald,—Je me rends avec plaisir à votre demande, et je soumets mon opinion sur ce qui semble devoir être nécessaire pour assurer au peuple de la partie centrale du Canada, une provision adéquate de charbon extrait des mines canadiennes et transporté sur des chemins de fer ou des bateaux canadiens; renseignements qui pourront être utiles à votre comité du combustible.

Quant au transport du charbon de la Nouvelle-Ecosse, je crois qu'il serait sage de la part de votre comité d'interroger M. John R. McIsaac, le gérant de la division des transports pour la British Empire Steel and Coal Company, à ce sujet, car il s'est occupé pendant plusieurs années du nolisement des navires pour le compte de ses diverses compagnies houillères et sait exactement quels sont les taux pratiques au point de vue commercial pour le transport du charbon à des centres situés sur le Saint-Laurent.

Quant au charbon de l'Ouest comme source d'approvisionnement pour l'Ontario, le tableau suivant des distances indiquera quels sont les obstacles à surmonter:—

Chemins de fer Nationaux du Canada	Voie ferrée Milles
Des mines à Edmonton	176
" Saskatoon	502
" Winnipeg	975
" Port-Arthur	1,413
" Cochrane	1,751
" North-Bay	2,004
" Toronto	2,284

Il est tout probable que de Port-Arthur, avec des facilités convenables pour le déchargement rapide des trains, et le chargement rapide des bateaux; et avec de bonnes installations pour le déchargement à Port-Colborne, Midland, Owen-Sound, Port-McNichol, etc., le transport de cargaisons de 10,000 tonnes par eau pourrait se faire en moins de temps et à meilleur compte aux ports susmentionnés qu'autrement. Midland et Port-Arthur seraient les deux meilleurs endroits pour faire le service de la partie centrale et est de l'Ontario.

Windsor est également un centre qui atteint une riche et vaste région de consommateurs. Sarnia serait aussi un bon centre, si elle était munie d'une bonne installation de déchargement. Il ne faut pas oublier qu'une installation de déchargement convenable coûte très cher, et que seuls les ports qui sont déjà

[M. M. J. Butler.]

munis de bons services de chemins de fer, de quais, de parcs à marchandises, etc., devront en être pourvus.

Supposons qu'on établisse un port de distribution à Midland, vous n'êtes qu'à 120 milles de Toronto, à 116 de Peterboro, à 179 de Belleville, etc.

J'admets que plus le charbon est manutentionné plus il se brise, mais nous verrons plus loin si l'économie réalisée au moyen du transport par chemin de fer et par eau, est suffisante pour compenser toute perte découlant de la manutention du wagon au bateau, et du bateau au wagon; comme le dernier déchargement se fait du wagon, nous n'avons ainsi que deux manutentions supplémentaires.

D'abord, commençons par nous débarrasser du type "qui sait que la chose est impossible". Eliminons également les facteurs considérés dans la fixation des taux, préconisés avant d'être employés, les petits wagons à charbon, les wagons fermés, les vieilles locomotives avec leurs petits trains—ou trains de marchandises mixtes qui contiennent quelques wagons de charbon pour compléter le chargement.

Il est évident, je crois, que la solution de ce problème exige l'emploi d'un matériel capable de transporter cette marchandise au plus bas prix possible, mais non pas à un prix dont le chemin de fer aurait à souffrir.

Le chiffre énorme de nos importations de charbon et de coke est une preuve que nous devrions prendre des mesures pour arrêter cet écoulement de nos revenus. Au cours des quatre années 1919, 1920, 1921, 1922, nous avons importé 75,381,359 tonnes de charbon au coût de $320,232,459.00. En plus, nous avons importé 2,237,853 tonnes de coke au coût de $18,558,468.00. Si cette quantité de coke avait été fabriquée au Canada, les sous-produits auraient eu une valeur égale à celle de 700,000 tonnes de charbon. Le coût moyen du coke par tonne a été de $8.29, et celui du charbon de toutes sortes et de toutes dimensions, de $4.25.

La moyenne des recettes par train-mille de marchandises a été, en 1922, de $4.29 pour les chemins de fer Nationaux du Canada, et de $5.41 pour le Pacifique-Canadien. Comme le charbon est rangé dans une classe inférieure, la dixième classe, il me semble que les chemins de fer devraient être satisfaits si le transport du charbon par trains complets leur rapporte au moins la moyenne.

Avant de vous donner des chiffres concernant les taux qui devraient nous être accordés par nos chemins de fer pour le transport du charbon, il est nécessaire de vous faire connaître ce qui se fait ailleurs. Le chemin de fer Virginian a des pentes très favorables au mouvement de ses trains chargés, mais elles ne le sont pas plus que celle du National du Canada, du Canadien-National et du Grand-Tronc-Pacifique. Wagons pour le transport du charbon; wagons Gondoles à fond plat, capacité 218,000 livres—983 en service—aussi des wagons de plus faible capacité; locomotives, les plus grosses, 10 du genre 2-10-10-2 à traction de 147,200 livres, 20 du type 2-8-8-2 à traction de 101,500 livres, et un certain nombre de locomotives plus petites. Le record de cette ligne a été établi le 5 mai 1921. Un train dont le poids mort atteignait 16,000 tonnes et renfermait 10,000 tonnes de charbon circula sur cette ligne à cette date. La charge régulière des trains, toutefois, n'est que de 8,000 à 9,000 tonnes. Le chemin de fer Norfolk and Western se sert de wagons de 100 tonnes et transporte le charbon par trains complets, à bon marché. Je citerai un passage d'une lettre qui m'a été envoyée par M. Chas E. Hix, vice-président du chemin de fer Virginian, le 19 septembre 1921:—

> "Nous avons 14 milles de pentes de .6 de 1 p. 100 que doivent franchir nos trains chargés en traversant les montagnes Alleghanys. Le maximum des autres pentes que doivent également franchir nos trains chargés n'est que de .2 de 1 p. 100. Les trains vides doivent franchir deux sections de pente de 1½ p. 100 en revenant, l'une a huit milles de long et l'autre onze milles.

" Le taux par tonne-mille sur le charbon est de six millièmes, et on peut attribuer les jolies recettes de ce chemin de fer au fait qu'il fait circuler les plus gros trains au monde.

Bien à vous,

C. H. HIX,
Vice-président."

Les plus fortes pentes sur les chemins de fer Nationaux, l'ancien Canadian Northern, le Grand-Tronc-Pacifique, et certaines sections du Grand-Tronc n'atteignent que $4\frac{4}{10}$ de 1 p. 100. Les plus fortes pentes en allant vers l'Ouest ne sont que de $\frac{6}{10}$ de 1 p. 100.

La vitesse des trains chargés doit être en moyenne de 15 milles à l'heure, ce qui permet aux employés de train de faire 5,000 milles par mois, et assure en définitive le service le plus efficace pour le transport de la marchandise.

Je suppose que la moyenne des recettes est de $5 par train-mille, avec chargement dans une direction seulement, ce qui porte les recettes du chemin de fer à $10 par train-mille pour son chargement de charbon.

Je suppose que le matériel utilisé sera l'égal de celui du chemin de fer Virginian—et ainsi on transportera 5,000 tonnes de charbon par voyage. Le poids du train sera d'environ 8,000 tonnes—le coût de transport du charbon par train sera:—

A Winnipeg, 975 milles..	$ 9,750,	$1.95	la tonne
A Port-Arthur, 1,413 milles..	14,130,	2.83	"
A Cochrane, 1,751 milles..	17,510,	3.50	"
A North-Bay, 2,004 milles..	20,040,	4.00	"
A Toronto, 2,284 milles..	22,840,	4.57	"

Pourvu que les installations convenables assurent le déchargement rapide des wagons dans des tableaux à Port-Arthur, et avec des outillages semblables aux autres ports des lacs, comme nous l'avons mentionné plus haut, le coût moyen la tonne par voie d'eau ne devrait pas ajouter plus de $1.65 au taux de Port-Arthur; portant ainsi le coût du transport par voie ferrée et par eau à $4.48 à ces ports. Une fois que ce commerce sera bien établi, les taux du transport par eau baisseront considérablement.

Le prix du charbon, avec le système saisonnier en vogue dans les mines de l'Alberta, est de $3 la grosse tonne aux mines. Il n'y a pas de doute qu'une forte demande ferait baisser le coût de production et le prix de vente tomberait à $2 la grosse tonne.

Le charbon bitumineux américain se détaille maintenant à $8.50 la petite tonne par chargements de wagons complets, le coke de bonne qualité à $10.50, et l'anthracite à des prix variants de $16.50 à $19 et seulement qu'en livraisons d'une demi-tonne ou moins.

Si mes calculs sont exacts, et je ne vois pas où il pourraient ne pas l'être, la meilleure qualité de charbon albertain peut se détailler à Toronto à $9 la tonne, en mettant $1.50 pour le profit du marchand et les frais de livraison. En achetant ce charbon à $2 la tonne à la mine, le prix de vente à Toronto serait de $8 et pourrait ainsi faire concurrence au charbon de la Pensylvanie dans l'état actuel du marché.

J'ai l'honneur d'être,

Votre tout dévoué,

(Signé) M. J. BUTLER

Oakville, Ont., 12 avril 1923.

Le comité s'ajourne à 11 a.m., vendredi le 27 avril.

[M. M. J. Butler.]

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ, Nº 436,
VENDREDI, le 27 avril 1923.

Le comité spécial permanent des Mines et Minéraux s'assemble à 11 a.m., sous la présidence de M. Carroll.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je vois que nous formons quorum. Nous appellerons M. Dickson.

E. M. DICKSON est appelé et assermenté.

Le président:

Q. Je crois savoir, monsieur Dickson, qu'on vous a demandé de venir ici, afin de nous renseigner sur les régions houillères non développées du Cap-Breton; à part celles qui appartiennent à la Dominion Coal Company. Voulez-vous nous dire brièvement quelles sont ces régions?—R. Il y a Chimney-Corner, Sainte-Rose...

Q. Vous mentionnez Chimney-Corner et Sainte-Rose; sont-elles dans le même comté?—R. Oui.

Q. Y en a-t-il d'autres qui ne sont pas développées?—R. Il y a Whiteside. dans le comté de Richmond.

Q. Je n'ai pas voulu parler exclusivement des régions non développées, mais de toutes celles qui ne sont pas exploitées?—R. Il y a les régions Mabou et Port-Hood.

Q. Et Inverness?—R. Oui.

Q. Puis dans le comté de Richmond?—R. Il y a la région Whiteside.

Q. Et dans le comté du Cap-Breton?—R. Il y a la région Broughton, possédée par la *Cape Breton Coal Iron and Railway Company*, et la région Hiawatha, plutôt désignée sur la carte comme la région Montgomery. Ces centres se trouvent dans le comté du Cap-Breton sud. Il y a la région Kelley Cove dans le comté du Cap-Breton nord, qui est développée un peu.

Le PRÉSIDENT: Docteur Chisholm, vous feriez mieux de questionner le témoin.

M. Chisholm:

Q. Vous avez mentionné les régions non développées ou inexploitées du comté d'Inverness. Pouvez-vous nous donner une idée approximative de la quantité de charbon contenue dans ce gisement? Je sais que c'est une grosse question.—R. Il a une étendue de quatorze milles le long de la côte, et d'environ dix milles vers l'intérieur; on y trouve des corps d'eau considérables qui ne sont presque pas connus aujourd'hui.

Q. Oui, c'est vrai. Pouvez-nous dire combien il y a d'affleurement?—R. Il y en a huit.

Q. Découverts actuellement?—R. Oui, découverts actuellement.

M. CHISHOLM: Monsieur le président, il n'est pas nécessaire d'entrer dans les détails des quantités de charbon renfermées à cet endroit.

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas que M. Dickson soit en mesure de nous dire cela.

M. Chisholm:

Q. Mais je désirerais demander au témoin quelles sont les raisons qui empêchent ces régions de se développer?—R. Ce n'est qu'une question de transport.

Q. Il y a un chemin de fer?—R. Il ne s'étend pas à Chimney-Corner ni à Sainte-Rose.

Q. Jusqu'où s'étend-il?—R. Inverness.

Q. Ce chemin de fer est actuellement entre les mains d'un receveur?—R. Oui, c'est une ligne de Mackenzie et Mann.

Q. Il y a deux mines sur ce chemin de fer, qui ne sont pas exploitées?—R. La Mabou et la Port-Hood.

Q. Pourquoi n'exploite-t-on pas ces deux mines?—R. Les taux de transport sont prohibitifs.

Q. Les taux de transports sont prohibitifs?—R. Et le manque de facilités de transport par eau.

Q. Comme question de fait, ce chemin de fer est la propriété d'une compagnie concurrente, qui possède une mine de charbon?—R. Oui.

Q. Nous avons déjà entendu ces choses, alors il est inutile de les répéter, mais que devrait-on faire, d'après vous, pour développer les régions plus au nord, c'est-à-dire à Sainte-Rose et Chimney-Corner?—R. Je conseillerais le prolongement du chemin de fer jusqu'à Eastern-Harbour.

Q. Que feriez-vous si le chemin de fer était prolongé?—R. J'expédierais le charbon par le Saint-Laurent; c'est le port houiller le plus rapproché du Saint-Laurent, et le marché de Montréal est toujours ouvert.

Q. C'est vrai. Si vous consultez la carte vous verrez qu'Eastern-Harbour est l'endroit le plus rapproché de l'embouchure du Saint-Laurent.—R. Oui, de tout port houiller.

Q. Que pensez-vous de ce port?

Le président:

Q. Avant de répondre à cette question, dites-moi, monsieur Dickson, quelles difficultés on supprimerait en expédiant de Chimney-Corner, ou d'Eastern-Harbour, plutôt que de Sydney ou de Louisbourg?—R. Il n'y a pratiquement pas d'obstacles à la navigation.

Q. Y a-t-il d'autres routes?—R. Vous y rencontrez du brouillard, et les distances sont plus considérables.

Q. Et vous n'êtes pas obligé de contourner cette pointe de terre?—R. Non, le Cap Nord.

M. Chisholm:

Q. C'est bien ce que je désirais savoir. Eastern-Harbour n'est pas bien connu, parce que la pêche est sa principale industrie. Que pensez-vous de ce port?—R. Ce serait un bon port si on y faisait quelques travaux d'amélioration. Actuellement il y a environ 14 pieds d'eau, et je crois qu'il serait facile de le creuser à 25 pieds ou plus de profondeur.

M. McBride:

Q. Donne-t-il sur la mer?—R. Oui, mais il est protégé. C'est un port enfermé dans les terres.

M. Chisholm:

Q. C'est un magnifique port, et il suffirait d'y creuser le chenal?—R. Oui.

Q. Jusqu'à présent il n'a pas été nécessaire de creuser ce chenal, car les bateaux et les goélettes des pêcheurs ne sont pas gros, et 14 pieds d'eau suffisent amplement à ces embarcations?—R. Oui.

Q. Vous dites que le creusage du port d'Eastern-Harbour et le prolongement du chemin de fer Inverness ouvrirait une très grande région houillère?—R. Presque illimitée.

Q. Et vous auriez un port qui serait plus rapproché du Saint-Laurent que tout autre port d'expédition?—R. Oui, en Nouvelle-Ecosse.

Q. Je ferai remarquer aux messieurs de l'Ouest que cette baie est remplie de glace pendant quatre mois de l'année, mais le Saint-Laurent est gelé à cette époque.

M. KENNEDY: Auriez-vous la bonté de vous approcher de la carte et de nous y indiquer ces choses?

M. CHISHOLM: Je le ferai avec plaisir.

M. CHISHOLM (donne des explications sur la carte.)

Il peut vous sembler étrange que cette vaste région n'ait pas été développée. C'est parce que MacKenzie et Mann y ont construit une ligne de chemin de fer et acheté une mine de charbon. Ils commencèrent l'exploitation de leur mine et devinrent alors une compagnie concurrente pour l'exploitation du charbon. Le marché n'était pas bien bon à cette époque, il vous fallait profiter de toutes les occasions pour vendre votre charbon. Deux autres mines de charbon avaient été ouvertes un peu plus loin, le long de la ligne, les mines Mabou et Port-Hood. Je vous donnerai une idée de l'attitude de ces gens, en vous disant qu'ils exigeaient 10c. la tonne pour transporter le charbon de Port-Hood à Port-Hasting, le même taux que pour le transport de leur charbon d'Inverness, qui est à trente milles plus loin. Ils ne se contentaient pas de faire cela, mais si vous ne possédiez pas vos propres wagons, il vous fallait attendre le bon plaisir de ces messieurs pour expédier votre charbon; ces messieurs de l'Ouest savent ce que cela veut dire. La compagnie était maîtresse des wagons, et elle en expédiait à Port-Hood quand bon lui semblait. Elle faisait tout en son pouvoir pour nuire à la mine Port-Hood; lorsque celle-ci réussissait à obtenir des wagons, on les laissait remplis sur les voies de garage, et on ne les transportait que lorsque ces messieurs s'étaient emparés des marchés. Comme conséquence de cette attitude la mine Port-Hood dut fermer, il n'y avait rien autre chose à faire. On ouvrit les mines Mabou et on construisit un embranchement de la ligne Inverness à ces mines. Mais ces mines eurent à faire face aux mêmes difficultés, et elles durent fermer parce que Mackenzie et Mann ne les traitaient pas avec justice. Je vous ferai remarquer que cette ligne est exploitée en vertu d'une charte locale et ne tombe pas sous la juridiction de la Commission des chemins de fer. Ainsi le Gouvernement ne peut pas exercer de contrôle sur ses taux de transport, ou sur toute autre chose en rapport avec cette ligne. Je vous donne ces détails afin de vous faire comprendre comment il se fait que cette vaste région n'a jamais été développée.

M. ARTHURS: Est-ce que le gouvernement local n'exerce pas de contrôle sur ces taux?

M. CHISHOLM: Je ne discuterai pas ce point, car je ne le connais pas suffisamment. Il existe une commission des utilités publiques, et je crois que celle-ci doit exercer un certain contrôle, mais je préfère ne pas discuter ce point.

M. LAPIERRE: Quelle sorte de charte ce chemin de fer possède-t-il?

M. CHISHOLM: Une charte locale. Rappelez-vous bien que cette région est une des régions houillères vierges des Provinces maritimes, et que la quantité de charbon renfermée à cet endroit est pratiquement illimitée. On y a déjà découvert huit affleurements, comme le témoin l'a fait remarquer, où se trouve une couche de charbon de première qualité dont la profondeur varie en moyenne de 13 à 14 pieds, mais il y a le problème du transport. Toute la question se résume à cela.

M. MCBRIDE: A quelle distance de la côte ces gisements sont-ils situés?

M. CHISHOLM: Les affleurements sont à un mille et demi à certains endroits, à un demi-mille à d'autres endroits. Ils sont situés à des distances suffisantes de la côte pour permettre l'exploitation. Ces gisements sont d'exploitation facile, il n'y a pas de doute à ce sujet.

M. WARNER: Ce charbon peut-il servir pour les locomotives?

M. CHISHOLM: Il peut servir à toutes les fins. Au point de vue du chauffage domestique, et c'est la question qui nous intéresse le plus en ce moment, c'est le meilleur charbon domestique des Provinces maritimes. A Halifax, on le payait $1 la tonne de plus que le charbon de toute autre mine. C'est un splendide charbon domestique, meilleur que tout autre charbon de l'est du Canada.

M. WARNER: Ce charbon se prêterait-il à la fabrication du coke?

M. CHISHOLM: Je ne le sais pas; j'en doute toutefois, car je crois qu'il contient une trop grande proportion de soufre.

M. O'CONNOR: Ce ne serait pas un bon charbon métallurgique, un charbon propre à la fabrication de l'acier.

M. CHISHOLM: Non, je ne le crois pas.

Le PRÉSIDENT: Vous avez maintenant une solution pour les régions du nord. Que feriez-vous dans le cas des régions non développées?

M. Chisholm:

Q. Vous voulez parler des régions Mabou et Port-Hood. Quels sont leurs besoins actuels?—R. Le prolongement de ce chemin de fer et sa possession par le gouvernement.

M. DICKIE: Quelle serait la longueur de ce prolongement?

M. CHISHOLM: Environ 59 milles.

Le TÉMOIN: Non, environ 24 milles de voie nouvelle; environ 59 milles sur l'ancienne ligne.

Le président:

Q. Maintenant, passons aux régions du Cap-Breton sud, la région de Richmond; vous nous avez laissé entendre, je crois, qu'il s'agit également d'une question de transport?—R. Oui, monsieur.

Q. Que feriez-vous au point de vue du transport pour aider au développement de cette région; avez-vous des plans?—R. Vous voulez parler des régions Whiteside et Broughton?

Q. Oui, de ces deux régions et de la région Hiawatha?—R. Oui, des régions Montgomery comme on les désigne sur la carte.

Q. Oui.—R. J'ai la carte ici, monsieur le président.

M. Martell:

Q. Les régions Broughton et Hiawatha se trouvent dans la même direction, et pourraient être desservies par une même ligne de chemin de fer?—R. En prolongeant le chemin de fer St. Peters.

Q. Que voulez-vous dire?—R. C'est la ligne qui s'étend de Pointe-Tupper à St. Peters.

Q. A qui appartient-elle?—R. Au gouvernement.

Le président:

Q. Il en a pris possession il y a environ deux ans?—R. Oui, on y avait déjà fait des arpentages en passant par Louisbourg et Sydney.

Q. C'est-à-dire que, lorsqu'il fut d'abord question de ce chemin de fer, on proposa de le construire de Pointe-Tupper sur le détroit de Canso, où il raccorderait avec l'Intercolonial, à St. Peters, Louisbourg, Glace-Bay et Sydney.—R. Oui.

Q. Ou quelque autre ligne?—R. Oui.

Q. On fit l'arpentage de toute cette ligne?—R. Oui.

Q. Et la compagnie ne construisit la voie que jusqu'à St. Peters?—R. Oui.

Q. Où il n'y a pas d'autre industrie que la pêche?—R. Non.

Q. Elle se termine en une sorte d'impasse?—R. Oui.

Q. Votre plan consisterait à prolonger cette voie de St. Peters à Louisbourg?—R. Oui.

Q. Et de là à Sydney?—R. Oui, à Glace-Bay et à Sydney.

Q. Je ne vois pas qu'il soit nécessaire de la faire passer par Glace-Bay.—R. Je vais vous dire pour quelle raison. La Dominion Coal Company possède une ligne faisant le service de Sydney, Glace-Bay et Louisbourg. C'est un fait reconnu que cette ligne est encombrée, et pour des raisons semblables à celles mentionnées par le Dr Chisholm, cette ligne transporte son charbon d'abord, et les autres compagnies doivent attendre. Ces autres propriétaires de mines possèdent maintenant quelques wagons, et si on leur donnait des moyens de transport pour communiquer avec Louisbourg, ce charbon pourrait être expédié de ce dernier endroit par le Saint-Laurent toute l'année, aussi bien que pendant la saison de navigation.

Q. Je m'explique le tracé jusqu'à Glace-Bay, mais pourquoi ne pas prendre une ligne plus directe pour atteindre Sydney?—R. C'est une question d'arpentage.

Q. En prolongeant cette ligne de son terminus actuel à Louisbourg, est-ce que vous donneriez des facilités de transport aux régions en question?—R. A toutes, et il y a des régions pratiquement inconnues aujourd'hui qui en bénéficieraient aussi. Des prospecteurs sont passés par là.

Q. Comme question de fait, Louisbourg sera le terminus approprié de ces régions, si la ligne est prolongée?—R. Oui.

Q. Parce que Louisbourg est un port d'hiver?—R. Oui.

Q. Ouvert toute l'année?—R. Oui.

M. Martell:

Q. Pour les mines Broughton et Hiawatha, Louisbourg serait beaucoup plus commode que Sydney?—R. Oui, monsieur. La mine Hiawatha est pratiquement fermée maintenant, on y extrayait environ 100 tonnes de charbon par jour lorsqu'il a fallu cesser le travail.

Le président:

Q. Y aurait-il d'autres moyens pratiques de transport pour atteindre la mine Hiawatha, à part du chemin de fer?—R. Oui, en faisant des améliorations au port.

Q. Combien coûteraient ces améliorations qu'il faudrait faire au port de Hiwatha, ou de False-Bay, pour le mettre en état d'expédier le charbon?—R. De $60,000 à $75,000.

Q. Un déboursé total d'environ $60,000?—R. Oui.

Q. Avec cette somme vous ne pourriez creuser qu'un chenal de 100 pieds de largeur par dix pieds de profondeur?—R. Oui. Celui-ci (indiquant sur la carte) à 20 pieds. Le coût approximatif du dragage à False-Bay, avec un chenal de 100 pieds de largeur, serait d'environ $85,000.

M. Dickie:

Q. La barre à l'extérieur est en roc ou en sable?—R. Non, en petites pierres.

M. Stutchbury:

Q. Combien coûterait l'extraction du charbon?—R. Je ne peux pas vous donner des chiffres exacts, mais j'ai entendu dire à des propriétaires de mines qu'on pourrait mettre ce charbon à bord des bateaux à raison de 10c. de moins la tonne, que le prix du charbon de la Dominion Coal Company à la mine.

M. Dickie:

Q. Quel est le prix du charbon de la Dominion Coal?—R. Il varie aux différentes mines.

[Capitaine E. M. Dickson.]

Q. Est-ce $2 ou $6?—R. Oh, non, il n'est pas monté à $6. Je crois que la moyenne est d'environ $4.

Q. Combien coûterait approximativement le transport de ce charbon du havre en question à Montréal?—R. Cela dépendrait en grande partie de l'offre et de la demande.

Le PRÉSIDENT: On le transporte de Sydney à Montréal pour $1.

M. Kennedy:

Q. Combien faudrait-il enlever de verges cubes de matériaux dans le port en question?—R. Environ 25,000 verges cubes.

Q. Quelle sorte de matériaux faudrait-il enlever?—R. Du gravier, du sable et de la boue.

Q. Est-ce que la somme mentionnée couvrirait le transport de ces matériaux en eau profonde, ou se contenterait-on de les jeter simplement à côté?—R. On les transporterait à l'extérieur du port et on en disposerait pour tout de bon.

Q. Ces travaux coûteraient $3 la verge?—R. Ces calculs comprennent aussi les caissons.

Q. Combien avez-vous mis pour l'estacade flottante de la drague?—R. Trente cents. Ce n'est pas beaucoup.

Q. C'est un chiffre un peu bas. Le gouvernement possède-t-il des appareils de dragage dans ces régions?—R. Oui, le gouvernement possède un certain nombre de dragues, et des particuliers en possèdent aussi.

Q. Y trouvez-vous aussi des chalands à bascule?—R. Il y en a quantité.

M. Dickie:

Q. Ce charbon contient-il beaucoup de soufre, et pourrait-il être emmasiné en grandes quantités?—R. C'est un bon charbon pouvant servir à des fins générales.

Q. Il n'y a pas de danger de combustion?—R. Non, pas dans un délai raisonnable.

Le président:

Q. On y a emmagasiné ce charbon cet hiver.—R. Oui, il y en a de deux ans.

M. Arthurs:

Q. Vous ne pourriez pas y aborder aux premiers mois du printemps. Il y aurait beaucoup trop de glace à Mira-Bay?—R. Pour un jour ou deux—pas plus de trois ou quatre jours.

Q. Je crois que le capitaine admettra qu'il arrive des fois que les bateaux ne peuvent pas passer à cause de la glace.

Le PRÉSIDENT: L'an dernier la Dominion Coal Company eut à remplir une commande de 750,000 tonnes, et elle se servit du port d'hiver de Louisbourg pour expédier à Boston et ailleurs.

M. ARTHURS: Je veux parler de Glace-Bay.

Le président:

Q. Montréal est notre seul marché?—R. L'hiver dernier a été un des plus froids, et il y a eu plus de glace qu'en tout autre temps. J'ajouterai que la baie Mira gela, mais il y avait un chenal ouvert entre Hiawatha et Mainadeau.

M. Martell:

Q. J'ai eu connaissance du fait qu'un bateau de Terre-Neuve ne put entrer à North-Sydney, et pas davantage dans la baie Mira. Il dut passer du côté sud de l'île Scatterie, et se rendre à Port-Mabou?—R. Oui, c'est vrai.

Q. Cela est arrivé en février ou en mars?—R. Oui.

[Capitaine E. M. Dickson.]

M. Stutchbury:

Q. Y a-t-il des mines qui ne sont pas exploitées à leur plein rendement?—R. Elles ne sont pas exploitées du tout.

Q. Il y a là un certain nombre de mines de la Dominion Coal Company?—R. Je le crois.

Q. Où se trouve votre principal marché?—R. Montréal. On a expédié quantité de charbon à Boston cette année, et ainsi qu'aux autres ports de la Nouvelle-Ecosse.

Q. Croyez-vous que l'ouverture de cette nouvelle voie de communication augmenterait la demande? Y a-t-il de nouvelles demandes?—R. Ces compagnies auraient les mêmes occasions que les autres.

M. Chisholm:

Q. Y a-t-il des chances de développer un commerce aux Etats-Unis?—R. Je le crois.

M. Arthurs:

Q. Pendant deux ou trois ans tout le charbon et le coke étaient vendus à la New Everett Company?—R. Oui.

Q. Vous leur expédiez, en moyenne, de trente à quarante mille tonnes.—R. Oui.

Le PRÉSIDENT: Toutefois, cette année les commandes ont atteint le chiffre de 750,000 tonnes.

M. Chisholm:

Q. Monsieur le président, je désirerais demander au témoin si ces mines sont en grande partie sous mer ou sous terre?—R. Les mines de ces régions?

Q. Oui?—R. Il y en a de deux sortes.

Q. Quelle est la proportion des mines sous-marines?—R. Je ne le sais pas.

Q. Qui est propriétaire maintenant du chemin de fer de Mackenzie et Mann?—R. Il est entre les mains d'un receveur.

Q. Est-il encore la propriété de Mackenzie et Mann?—R. Non, c'est la propriété des obligataires.

M. Warner:

Q. Qui sont-ils?

M. ARTHURS: Je crois que c'est la Toronto General Trust Company.

Le président:

Q. On a fait des démarches auprès du gouvernement, afin que celui-ci achète ces mines, pas toutes, mais celles du comté d'Inverness. C'est pour cette raison qu'on a demandé à M. Dickson de venir ici indiquer une solution, dire comment ces régions pourraient être développées. C'est-à-dire le développement des régions houillères du Cap-Breton.

M. ARTHURS: En d'autres termes, vos difficultés dans l'Est sont exactement les mêmes que celles de l'Ouest?

Le PRÉSIDENT: Exactement.

M. ARTHURS: C'est une question nationale qui doit être traitée au point de vue national.

M. Kennedy:

Q. Quelle est la distance des mines en question, à Montréal?—R. Des mines Sainte-Rose il doit y avoir environ 500 milles par eau.

Q. Doit-on payer $1 la tonne pour un trajet de 500 milles par eau?—R. Oui.

Q. Quelle sorte de bateaux emploie-t-on?—R. Des bateaux à vapeur.
Q. Combien faut-il de temps pour décharger une cargaison de 6,000 tonnes?—R. De 8 à 10 heures pour la décharger à Montréal.

M. Martell:

Q. Combien de tonnes?—R. De huit à dix mille tonnes.
Q. Combien de temps mettrait-on à faire le chargement à Louisbourg?—R. Dix heures. Dans certains cas, en moins de temps que cela. La moyenne est d'environ 10 heures.

M. Kennedy:

Q. Combien le transport coûte-t-il?—R. Environ $1 la tonne pour le transport de Sydney à Montréal actuellement, c'est-à-dire par eau.
Q. On ne doit pas faire de gros profits.
Le PRÉSIDENT: On fait ce transport à meilleur marché.
M. ARTHURS: L'ancien taux sur les Grands Lacs était de 35c. pour le trajet de Cleveland à Port-Arthur. Ces navires prenaient une cargaison pour le retour.
Le TÉMOIN: Je crois que l'ancien taux pour le transport du charbon sur le Saint-Laurent était de 40c.

M. Arthurs:

Q. Vous avez de l'expérience au sujet de ce transport par bateau?—R. Oui.
Q. Avez-vous de l'expérience au sujet de bateaux tirant 14 pieds d'eau et pouvant porter 4,000 tonnes?—R. Il n'en existe pas beaucoup.
Q. Quel est le tirant d'eau moyen de ces navires?—R. Un bateau de six à huit mille tonnes tire de 26 à 27 pieds d'eau lorsqu'il est chargé.
Q. Avez-vous des bateaux pouvant passer dans les canaux?—R. Oui.
Q. Il faudrait que leur tirant d'eau fût de 14 pieds?—R. Il n'y aurait pas de difficultés à ce sujet.
Q. Sont-ils adaptés à la manutention rapide du charbon?—R. Oui.

M. Stutchbury:

Q. Le témoin nous laisse-t-il entendre que des bateaux de 8,000 tonnes pourraient passer dans les canaux avec une cargaison de charbon?—R. Non, pas actuellement, il faudra attendre que le canal Welland soit terminé pour cela.
Le PRÉSIDENT: Le témoin parlait de bateaux de 4,000 tonnes.

M. Martell:

Q. En votre qualité de navigateur expérimenté, êtes-vous en mesure d'affirmer qu'un bateau pouvant transporter une cargaison de quatre à cinq mille tonnes de charbon dans les canaux, et tirant de 12 à 14 pieds d'eau, pourrait faire le service sur l'océan Atlantique?—R. Certainement.
Q. On pourrait s'en servir sur la mer en toute sûreté?—R. Il ne serait pas aussi bon qu'un bateau à plus fort tirant d'eau.
Q. Il y aurait du roulis?—R. Oui.
Q. Prenez un bateau tirant 14 pieds d'eau, portant une cargaison de 4,000 tonnes sur une mer orageuse.—R. Il battrait la mer.

M. Stutchbury:

Q. Le témoin croit-il que les navires de 3,000 à 5,000 tonnes de la marine marchande du gouvernement canadien répondraient aux exigences de ce trafic?—R. Je ne le crois pas. Ils ne sont pas appropriés à ces fins.
Q. A quoi peut-ils servir?—R. Je crois qu'ils servent plutôt au transport de la marchandise en général.
Le PRÉSIDENT: Et à accumuler les dettes sur le dos du pays.

[Capitaine E. M. Dickson.]

M. Martell:

Q. Comme question de fait, un bateau, pour faire un succès du transport du charbon, doit être muni de grandes écoutilles?—R. Oui, et d'un seul pont.

Q. Il faut en plus qu'il soit bien outillé pour manutentionner la cargaison? —R. Oui.

M. Arthurs:

Q. Comme question de fait, des bateaux semblables à ceux de la marine marchande du gouvernement canadien ne seraient pas appropriés du tout à ce transport?—R. Ils coûteraient trop cher.

M. Stutchbury:

Q. Le témoin connaît-il des compagnies prêtes en ce moment à faire l'exploitation de la région en question?—R. On me dit que les mines Hiawatha pourraient être exploitées immédiatement, si on faisait les améliorations nécessaires au port.

Q. Combien faudrait-il de capital?—R. Environ $200,000 pour développer ces mines convenablement.

M. Warner:

Q. Les mines sont -elles en bon état? Pourrait-on les exploiter, ou serait-on obligé d'ouvrir de nouvelles mines?—R. Non, dans la région Broughton il y a une galerie. Les autres sont contiguës aux propriétés de la Dominion Coal company. Il y a une galerie sous-marine et il en est de même pour la Hiawatha.

M. Martell:

Q. Est-ce que la Dominion Coal Company essaie d'empêcher les propriétaires de ces mines de passer sur son terrain?—R. Non.

Q. La législature de la Nouvelle-Ecosse a adopté une loi leur permettant de passer?—R. Pour une certaine distance.

M. Stutchbury:

Q. Peut-on trouver assez de capitaux pour commencer cette exploitation et en faire un succès?—R. Oui.

Le président:

Q. Vous parlez de la Hiawatha?—R. Oui.

Le PRÉSIDENT: Je vous ferai une déclaration à ce sujet. Il existe une compagnie anglaise possédant tout le capital nécessaire au développement de ces régions, celles où se trouve le meilleur charbon de la Nouvelle-Ecosse, qui est prête à entreprendre cette exploitation si le gouvernement canadien consent à acheter le chemin de fer de Port-Hawkesbury à Inverness, et à lui accorder les taux établis par l'ancienne compagnie. M. A. J. Tong est au pays à cette fin.

M. Garland:

Q. Y a-t-il des bateaux de 4,000 tonnes disponibles?—R. Non.

Q. Est-ce que la route fluviale projetée, qui a été discutée en Chambre, permettrait d'atteindre le territoire environnant les Grands Lacs?—R. Voulez-vous dire des canaux?

Q. Oui?—R. Oui.

Q. Le témoin voudrait-il nous dire si des bateaux de 4,000 tonnes, affectés au transport du charbon, pourraient remonter jusqu'aux Grands Lacs?—R. Vous voulez dire d'une capacité de 4,000 tonnes.

Q. Oui.—R. Je crois que ce serait possible.

[Capitaine E. M. Dickson.]

M. Martell:

Q. N'est-il pas vrai qu'il n'y a presque pas de différence dans le coût de l'exploitation d'un cargo de 8,000 tonnes et d'un cargo de 4,000 tonnes?—R. Il n'y en a presque pas.

Q. Ainsi vous pouvez pratiquement transporter 8,000 tonnes de charbon au prix de 4,000 tonnes? Vous avez le même équipage et toutes ces autres choses?—R. Oui.

M. Dickie:

Q. La propriété par l'Etat n'est pas bien vue?—R. Je crois que ce chemin de fer serait payant, cette partie du moins.

Q. Serait-ce un bon placement pour des capitaux privés?—R. Il est assez difficile d'amener des capitaux au Canada aujourd'hui. Je crois qu'en prolongeant ce chemin de fer et en imposant des taux de transport raisonnables, on y transporterait assez de charbon pour payer les frais d'exploitation de la ligne. Actuellement, il n'a pas de débouché.

M. Warner:

Q. Retournons un peu en arrière et voyons ce que le témoin nous disait au sujet du commerce du charbon des Etats-Unis. Je voudrais savoir si l'adoption de la réciprocité, ou l'absence de la réciprocité, a eu des effets sur le commerce du charbon qui se faisait autrefois entre Boston et les autres ports, si ces effets se sont fait sentir sur cette région houillère?—R. On a attribué cela à l'absence de la réciprocité.

M. Dickie:

Q. Il n'y a pas de droit actuellement?—R. Cinquante-deux cents la tonne.

Q. Ce n'est rien, cela.—R. Cinquante-deux cents, c'est quelque chose pour l'expéditeur.

Q. Nous avons imposé un droit de 25c. la tonne sur l'île de Vancouver, et les mineurs exigèrent 50c. de plus la tonne.—R. Il y a des droits sur le charbon dans les Etats de la Nouvelle-Angleterre. Le transport se fait par eau, et avec des droits moins élevés on pourrait s'emparer de ces marchés.

M. Warner:

Q. Est-ce que le transport du charbon des régions en question, de l'Hiawatha, pourrait se faire toute l'année aux ports américains?—R. Pas des régions Sainte-Rose et Chimney-Corner, ni de la partie nord de l'île, mais on calcule que la région Broughton renferme 750,000,000 de tonnes de charbon, et l'Hiawatha environ 11,000,000.

M. Martell:

Q. Supposons que vous prolongiez ce chemin de fer de 12 milles, et que vous utilisiez le chemin de fer actuel l'hiver, on pourrait expédier ce charbon d'un autre endroit?—R. De Port-Hasting, mais non de Chéticamp.

Q. Mais c'est sur la ligne de chemin de fer?—R. Oui.

Q. La Dominion Coal Company expédie une certaine quantité de charbon tous les jours?—R. Oui.

M. Kennedy:

Q. Combien coûterait le transport du charbon de la Nouvelle-Ecosse aux Grands Lacs?—R. Je ne suis pas en mesure de répondre à cette question.

Q. Vous ne pouvez pas répondre à cela?—R. Non.

M. Warner:

Q. Vous dites que le charbon vaut actuellement environ $4 aux mines?—R. Oui, à certaines mines. Dans certaines mines le coût d'extraction est beaucoup plus élevé, mais il serait difficile d'établir le coût réel.

Q. Ce chiffre donne une bonne idée de la valeur du charbon?—R. Je ne l'entendrais pas de cette manière, parce que toutes ces choses ont été données...

Q. Croyez-vous qu'on pourrait diminuer le prix du charbon à la mine en augmentant le rendement?—R. Oui.

Le président:

Q. Avez-vous autre chose à nous dire?—R. Je n'ai rien à ajouter.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser, messieurs?

M. Dickie:

Q. Une autre, monsieur le président. Quel serait le coût approximatif du prolongement de la voie ferrée jusqu'à la région Hiawatha?—R. Environ $40,000 le mille, je crois.

Q. Combien y a-t-il de milles?—R. Environ 75 milles.

Le président:

Q. De St-Peters?—R. Oui.

Q. A Louisbourg?—R. Non, 60 à Louisbourg.

Q. La région Broughton est à environ 75 milles.

M. Kennedy:

Q. C'est-à-dire qu'il faudrait construire encore 75 milles de voie ferrée?—R. Oui, pour atteindre toutes ces régions houillères.

Q. Qu'il faudrait construire?—R. Oui.

M. MARTELL: Mais il ne vous faut confondre la région Inverness avec celle-ci; il n'en faudrait qu'environ 20 milles à cet endroit.

M. WARNER: On demande au gouvernement de construire cette voie ferrée, comme partie du réseau de l'Etat.

Le PRÉSIDENT: Le gouvernement possède cette partie de la voie construite actuellement, et je crois que ce serait de bonne politique de sa part de la prolonger afin de s'assurer ce trafic.

Le TÉMOIN: Je crois, messieurs, que ce chemin de fer serait alors en état de se suffire par lui-même.

M. Garland:

Q. Monsieur le président, le témoin pourrait-il nous dire à quel prix ce charbon se détaille à Montréal?—R. Je ne suis pas très au courant de cela.

M. Arthurs:

Q. Avant de changer de sujet, pourriez-vous nous donner une idée du coût approximatif du transport du charbon à Toronto, par bateaux de 4,000 tonnes?—R. Non, pas en ce moment.

Q. Sera-ce beaucoup moins que par chemin de fer, à votre avis?—R. Oh, oui, certainement.

Q. Laissez-moi vous poser cette question autrement. Si vous transportez le charbon à Montréal à raison de $1 la tonne, avec des cargos de 8,000 tonnes, est-ce que $1.50 sera un taux raisonnable pour un bateau de 4,000 tonnes?—R. En 1916 nous transportions du charbon d'Ashtabula à Montréal pour $1.50, et c'était beaucoup plus loin qu'à Toronto.

Q. Vous avez de l'expérience sur la navigation des lacs?—R. Oui.

Q. C'est le point que je désire faire ressortir. Il y a des lignes sur les lacs qui s'occupent exclusivement du transport du charbon?—R. Oui.

Q. D'Ashtabula à Byng-Inlet pour le Pacifique-Canadien; cette compagnie possède une ligne faisant le service entre ces endroits?—R. Oui.

Q. Des bateaux de 4,000 et de 6,000 tonnes. Est-ce que ces bateaux pourraient faire le transport du charbon du Cap-Breton à Toronto?—R. Non. Ces bateaux ne sont pas faits pour le service océanique.

Q. On pourrait construire des bateaux semblables?—R. Oui, on pourrait en construire. Ces bateaux sont construits tout spécialement pour le service des Grands Lacs, de bois de 24 pouces, je crois. Les bateaux pour le service océanique demandent un espace de 16 pouces, et un outillage proportionné; ainsi vous pouvez vous rendre compte que les bateaux des lacs ne sont pas appropriés au service océanique, bien qu'on en ait employé quelques-uns le long de la côte pendant la guerre.

M. Lapierre:

Q. On ne pourrait pas les employer avec profit pour le transport du charbon sur les Grands Lacs?—R. Lesquels?

Q. Les bateaux de 4,000 à 6,000 tonnes? On ne pourrait pas les employer au transport du charbon de Sydney à la tête des lacs avec profit?—R. Pourquoi pas?

Q. Les bateaux de 4,000 à 6,000 tonnes; vous dites qu'on ne le pourrait pas?—R. Je le crois. Ça coûterait beaucoup moins cher que par chemin de fer.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions, messieurs.

M. O'Connor:

Q. Monsieur le président, je désirerais que le témoin nous dise à quelle époque la Dominion Coal Company fit affaires avec la compagnie Everett, qu'il nous indique le commencement et la fin de la période?—R. De 1900 à 1910, je crois.

M. MARTELL: On commença plutôt vers 1896 ou 1897, lorsque les bateaux Palmer transportaient le poussier de Louisbourg à Everett, Massachusetts. Ils le transportaient à la Everett Coke and Gas Company en vertu d'un contrat avec la Dominion Coal Company.

M. O'Connor:

Q. Est-ce que le tarif a été la cause de l'abandon de ce commerce?—R. A cette époque, n'avait-on pas accordé une réduction sur le poussier, le poussier non lavé; n'y avait-il pas eu modification du tarif?

M. STUTCHBURY: Le tarif sur le poussier est actuellement fixé à 14c.

Le PRÉSIDENT: Expédié aux Etats-Unis?

M. STUTCHBURY: Non, il entre en franchise aux Etats-Unis; ce n'est qu'au cours des derniers mois qu'on a imposé un droit sur le poussier entrant aux Etats-Unis.

M. O'Connor:

Q. Certaine déclaration, que vous avez faite il y a un instant, semble indiquer que le tarif, d'après vous, y serait pour quelque chose? Le tarif n'y a rien fait, c'est un changement industriel survenu aux Etats-Unis qui en a été la cause.—R. Oui, je le crois. La Dominion Coal Company emploie tout son poussier dans les fourneaux de la Dominion Iron and Steel Company.

M. Martell:

Q. N'est-il pas vrai qu'à cette époque on transportait le charbon à raison de 40c la tonne?—R. Oui.

M. McBride:

Q. A quelle distance?—R. Environ 600 milles.

M. O'Connor:

Q. Il se vendait à $1, livré à la mine.—R. Le prix, livré à Everett, était de $1.97, je crois.

Le PRÉSIDENT: Evidemment, il s'agit d'une qualité inférieure de charbon. S'il n'y a pas autre chose, messieurs, nous ajournerons à 11 a.m., mardi le premier mai 1923.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DU COMITÉ, Nº 429,
MARDI, le 1er mai 1923

Le comité spécial permanent des Mines et des Minéraux s'assemble à 11 a.m., sous la présidence de M. Carroll.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, voulez-vous faire silence, s'il vous plaît? Nous devions entendre trois témoins, sur la question des taux de transport de la marchandise, M. Lanigan, du Pacifique-Canadien, et deux messieurs du National-Canadien, dont on n'a pas mentionné les noms l'autre jour. Hier soir, sir Henry Thornton m'a appeleé par téléphone, et m'a dit qu'ils étaient à étudier la question de taux spéciaux pour le transport du charbon des mines de l'Alberta à la région centrale du Canada, et qu'ils viendraient donner connaissance au comité du relevé préparé dès qu'ils auraient terminé leur tâche. J'ai pris cette attitude par le passé, et je crois qu'elle est juste. Si nous les faisons venir ici, ils ne seront pas en mesure de nous dire ce qu'ils pourront faire, tant qu'ils n'auront pas terminé leur relevé. Je lui ai dit que le comité trouverait cette excuse valable. Quant à M. Lanigan, voici une lettre datée le 30 avril, qui explique son absence. Je vais vous donner lecture de la lettre:—

"John T. Dun, Esq.,
Greffier du comité,
Chambre des Communes,
Ottawa, Ont.

"CHER MONSIEUR,—Au sujet de votre lettre du 27, adressée à M. Lanigan, veuillez référer à ma lettre du 23.

"Je regrette de vous apprendre que M. Lanigan ne sera pas de retour à son poste avant la semaine prochaine. Dès qu'il sera de retour nous lui soumettrons toute la correspondance. Nous espérons qu'il sera alors capable de se rendre à Ottawa.

Bien à vous,

(Signé) A. WALKER,
Premier commis du directeur général du transport de la marchandise."

Le comité s'ajourne à 11 a.m., jeudi le 3 mai.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DU COMITÉ, Nº 436,
MARDI, 3 mai 1923.

Le comité spécial permanent des Mines et Minéraux s'assemble à 11 a.m., sous la présidence de M. Carroll.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, voulez-vous faire le silence, s'il vous plaît? Monsieur Arsenault, vous nous avez dit, il y a quelques jours, que vous désiriez faire entendre deux témoins par le comité. Je crois savoir que l'un d'eux est ici, mais que vous préféreriez qu'ils y soient tous deux en même temps, est-ce bien cela?

M. ARSENAULT: C'est bien cela, monsieur le président. L'inventeur du procédé n'est pas ici, et ce monsieur n'est pas assez renseigné pour rendre témoignage. Je préférerais que vous attendiez les deux témoins à la prochaine réunion du comité, mardi prochain.

Le PRÉSIDENT: Nous remettrons donc l'interrogatoire de ce témoin à mardi prochain, et je vous demanderai de communiquer avec l'autre témoin à Montréal. Nous avons un autre témoin ici ce matin, M. Graham.

M. CHURCH: Avant de procéder à l'interrogatoire de ce témoin, je désirerais faire la proposition suivante, à l'effet que les témoins suivants soient appelés à rendre témoignage sur la question du transport:—

Sir Henry Thornton, président des chemins de fer Nationaux du Canada, sur les taux de transport du charbon.

L'hon. F. B. Carvell, président de la commission des chemins de fer.

Daniel Chisholm, commissaire du combustible pour la ville de Toronto.

Arthur Hewitt, gérant général de la Consumer Gas Company, Toronto.

Nous en sommes au cinquième mois de l'année, et sauf le respect que je dois à sir Henry Thornton, il me semble que si les chemins de fer ont l'intention de faire quelque chose, on devrait le faire savoir immédiatement, car bon nombre de gens de l'Ontario veulent acheter leur charbon et prendre des engagements à cette fin. D'après notre constitution, nous avons deux Chambres du Parlement; avec tout le respect que je dois au chef de ce chemin de fer, il me semble que nous en avons maintenant trois, le Sénat, la Chambre des Communes, et la Chambre Thornton. J'aimerais bien donner une chance à la tête dirigeante de ce réseau, mais tout de même rien ne se fait.

Relativement à la commission des chemins de fer, elle a le pouvoir de fixer les taux de toutes les lignes placées sous sa juridiction. Pourquoi n'accorderait-on pas une réduction de 25 p. 100 et ensuite l'on pourrait arriver à quelque chose. J'aimerais aussi mentionner, le fait que le gouvernement se propose de vendre des bateaux de la marine marchande que l'on pourrait utiliser pour transporter le charbon des Provinces maritimes. D'après ce qui a été dit, devant le comité, de M. McMaster, ces bateaux faisaient partie d'une combinaison sur l'Atlantique et il me semble vraiment regrettable que la Chambre ne puisse s'occuper d'une chose comme celle-là. Plusieurs de ces bateaux peuvent être facilement transformés pour transporter le charbon des Provinces maritimes à la tête des Grands Lacs.

Le PRÉSIDENT: Nous avons recueilli des témoignages à ce sujet vendredi dernier. Permettez-moi de vous donner un renseignement, vu que vous n'assistiez pas à cette séance. Sir Henry Thornton a demandé au comité de ne pas exiger la comparution des experts en transport des marchandises, de son chemin de fer, avant jeudi prochain au plus tôt, alors qu'il aura préparé une déclaration au sujet de ce qu'il pourra faire. Je crois que cela n'est raisonnable.

M. CHURCH: Il attend pour voir ce que fera le Pacifique-Canadien.

Le PRÉSIDENT: Non, il étudie la possibilité de réduire les taux de transport à partir de l'Ouest jusqu'à Toronto.

M. Church: La commission des chemins de fer a des experts tout aussi bien que sir Henry Thornton. Pourquoi n'ont-ils pas déjà étudié ces questions?

Le président: Le comité a décidé de ne pas les appeler avant qu'ils aient fait leur déclaration.

M. Church: Dans l'intervalle, le temps passe et rien ne se fait.

Le président: Quant à l'opportunité de faire un rapport à la Chambre, je laisse au comité le soin de décider cette question.

M. Church: Je prétends que les chefs de ces divisions ont trop d'autorité, indépendamment du Parlement. On vend des bateaux qui ont été construits à un prix élevé et qui pourraient être utilisés à transporter le charbon des Provinces maritimes, et le blé de la tête des Grands Lacs, à l'automne. Il est tragique de constater ce qui se passe, et personne ne semble avoir d'autorité. Je dis que nous n'avons plus de gouvernement responsable.

Maintenant, en ce qui a trait à ces témoins, je croirais que MM. Carvell et Chisholm pourraient rendre un témoignage très important.

Le président: Proposez-vous que l'on demande à MM. Daniel Chisholm et Arthur Hewitt de comparaître devant le comité?

M. Church: Oui.

Le président: Je crois que cette proposition est adoptée. Maintenant, en ce qui a trait à M. Carvell...

M. Arthurs: Avant d'aller plus loin, si le comité a décidé que nous retardions toute action de ce genre jusqu'à ce que nous ayons eu le rapport des chemins de fer relativement aux taux qu'il leur sera possible de nous accorder, je suggérerais que nous laissions cette question de côté jusqu'à cette date. Personnellement, je ne pense pas que les taux qui nous seront offerts par les chemins de fer seront acceptables au comité et nous désirerons connaître la base qui aura servi à leur calcul. Nous n'obtiendrons aucun résultat en faisant comparaître une quantité de témoins jusqu'à ce que nous ayons une proposition concrète à discuter, si nous nous proposons d'en faire la base de notre enquête.

Le président: Je comprends ce que vous voulez dire. Que vous attendez-vous d'obtenir de M. Chisholm?

M. Church: Il a dirigé la distribution du charbon et je crois qu'il pourrait nous donner des renseignements sur la possibilité d'utiliser ces bateaux pour le transport du charbon. Nous n'avons encore recueilli aucun témoignage à ce sujet. Le *Globe*, de Toronto, prétend qu'il y a entente entre les chemins de fer, pour empêcher le transport du charbon par eau. Il s'agit d'une question très importante qui demande une enquête. Je ne crois pas qu'il soit à propos de vendre ces bateaux qui pourraient transporter le charbon des Provinces maritimes et le grain à leur retour; on exercerait ainsi un contrôle sur les autres compagnies de navigation et l'on contribuerait à obtenir une diminution des taux. Il s'agit d'une question de transport. Sir Henry Thornton devrait annoncer ces taux; il a pris moins de temps lorsqu'il s'est agi d'augmentations, et il devrait nous annoncer sans tarder une diminution de 25 p. 100. Nous voulons un peu moins de paroles et plus d'actes de la part de sir Henry Thornton.

Le président: On me dit que les chemins de fer espèrent être prêts jeudi prochain, c'est-à-dire dans une semaine. Comme le dit le colonel Arthurs, il serait inutile d'aller plus loin dans l'étude de la question des taux de transport jusqu'à ce que l'on sache ce qu'on est prêt à nous accorder. Nour pourrons alors entendre les témoignages et calculer le coût.

M. Arthurs: Nous avons déjà obtenu des données excellentes; M. Butler nous a dit le chiffre exact des recettes par mille. On ne devrait pas exiger un taux plus élevé que la moyenne.

M. Warner: Je crois que cette critique n'est guère à propos avant que l'on sache ce que les chemins de fer vont nous offrir.

Le PRÉSIDENT: Très bien, nous allons appeler M. Graham. Allons-nous demander MM. Chisholm et Hewitt?

M. ARTHURS: Ils pourraient nous renseigner sur d'autres aspects de la question.

Le PRÉSIDENT: Très bien, la proposition est adoptée, nous leur demanderons de comparaître vendredi prochain.

M. SPENCE: M. Chisholm pourrait nous donner d'excellents renseignements au sujet du coût de la manutention, d'après sa longue expérience.

M. JAMES GRAHAM est appelé et assermenté.

Le président:

Q. Monsieur Graham, vous demeurez à Ottawa?—R. Oui.

Q. Quelle est votre occupation?—R. Je me suis consacré à l'étude intermittente du problème du chauffage depuis dix-huit ans. J'ai fait des expériences au sujet de la tourbe.

Q. Etes-vous un ingénieur?—R. Je suis un ingénieur amateur, mais je m'occupais autrefois d'agences avant de m'intéresser à ce projet.

Q. Et vos recherches ont-elles porté sur quelque tourbière en particulier?—R. Non. Je me suis borné à faire des expériences avec des modèles jusqu'à il y a environ dix ans, alors que je réussis à trouver la solution du problème. Après que l'on eut attiré mon attention sur certains détails, j'ai fait de nouvelles expériences récemment. J'ai fait des expériences au cours des deux dernières semaines, en ville, ici, afin de vérifier les chiffres que j'avais obtenus auparavant relativement à la déshydratation.

Q. Expliquez-nous ce terme?—R. La déshydratation constitue naturellement l'un des problèmes les plus ardus si l'on tient compte du fait que la tourbe contient à l'état naturel 90 p. 100 d'eau. Il y a deux méthodes par lesquelles on peut se débarrasser de cette eau: l'une, que le gouvernement a étudiée depuis plusieurs années, est le séchage à l'air et au soleil; l'autre consiste à exprimer l'eau par des procédés artificiels. Mon système consiste à extraire 83 p. 100 de l'eau par des moyens mécaniques, avant que la tourbe n'arrive au séchoir thermique. Le séchoir thermique utilise les déchets de l'exploitation, évapore le reste de l'eau et rend la tourbe à l'état où on peut la convertir en briquettes. Après la confection des briquettes vient la carbonisation. Ce procédé consiste à griller tout simplement la tourbe dans une cornue fermée, à une température relativement peu élevée, ou d'environ 500 degrés. Cette opération réduit le volume et le poids d'environ 50 p. 100.

M. O'Connor:

Q. Quel est le résultat de cette opération?—R. Elle dégage le gaz hydrocarburé qui sert à assurer le fonctionnement de l'usine. En premier lieu, la chaleur de l'usine de la force motrice et de la cornue est utilisée dans un deuxième séchoir, de sorte que l'usine produit sa propre chaleur. Naturellement, on doit employer une certaine quantité additionnelle de combustible, mais quand on a déjà exprimé 83 p. 100 de l'eau par des procédés mécaniques, sans employer de chaleur, il est parfaitement possible d'évaporer le reste de l'eau dans un séchoir. Sans cela, il est impossible de sécher artificiellement la tourbe; il faut nécessairement expulser la plus grande partie de l'eau par des moyens mécaniques et c'est là que se trouve le problème de savoir quelle proportion d'eau on peut ainsi exprimer. Le gouvernement a publié des bulletins sur ce sujet au cours des quatorze dernières années pendant lesquelles il a fait faire des expériences. Ces bulletins contenaient des déclarations du ministère des Mines, disant emphatiquement qu'on ne peut pas réussir à réduire le pourcentage d'eau

à moins de 75 p. 100 par des moyens mécaniques. Je prétends qu'on peut le réduire à 60 p. 100, ce qui fait une différence de 100 p. 100 dans la quantité d'eau qu'il faut ensuite évaporer. J'ai même obtenu de meilleurs résultats que cela au cours des deux dernières semaines. J'ai réduit le pourcentage d'eau à 40 p. 100, malgré que ce soit là un cas extrême. Mais avec une pression modérée, on peut le réduire à 60 p. 100, ce qui équivaut à $1\frac{1}{2}$ livre d'eau par livre de combustible; le chiffre de 75 p. 100 du ministère des Mines est égal à 3 parties d'eau, ce qui fait une différence de 100 p. 100.

Le président:

Q. Le ministère des Mines connaît-il votre procédé?—R. Indirectement seulement; on n'a jamais examiné cette méthode en détail, parce qu'on ne voulait pas démordre du procédé de séchage à l'air. Toutes les publications du ministère affirment qu'il est impossible d'obtenir des résultats par la déshydratation artificielle et qu'il n'y a qu'une seule méthode, celle que le gouvernement expérimente depuis 14 ans, ou le séchage au soleil.

Q. Vous prétendez que le ministère des Mines a refusé ou négligé d'essayer une autre méthode que celle dont vous parlez?—R. C'est la seule méthode que le ministère ait essayée et pour laquelle on a dépensé $400,000. Je dois ajouter que le Bureau des recherches a accordé une petite somme, il y a quelque temps afin de déterminer jusqu'à quel point on peut extraire l'eau de la tourbe par les procédés mécaniques. Reste l'importante question de déterminer si les briquettes carbonisées, d'après mon procédé, sont d'utilisation pratique. Je prétends que les expériences prouveront deux choses: la qualité du combustible que seront ces briquettes carbonisées et jusqu'à quel point on peut pousser la déshydratation mécanique.

M. Forrester:

Q. N'emploie-t-on pas la tourbe sur une grande échelle en Europe?—R. Il n'existe aucune industrie de ce genre, même en Europe, où l'on emploie de la tourbe combustible depuis 100 ans. La consommation de la tourbe en Europe se limite aux paysans, c'est un combustible de fermiers.

M. Arthurs:

Q. En Allemagne, on en emploie des milliers de tonnes?—R. Tout comme en Irlande et de la même manière.

Q. Pour des fins industrielles?—R. Oui, je modifierai ce que je viens de dire et j'admettrai qu'aux endroits où il se trouve une briqueterie, ou une fabrique de verre, dans les environs d'une tourbière, on fait usage de tourbe brute, mais ce n'est pas ce que nous attendons de la tourbe, nous voulons en faire un combustible pour l'usage du public.

Q. On en emploie de grandes quantités en Suède?—R. On en emploie dans une mesure restreinte dans les villages voisins de tourbières. On n'emploie pas de tourbe à Stockholm, mais du charbon anglais. La preuve de ce que j'avance, c'est que depuis la guerre, les Suédois ont payé jusqu'à 30 dollars la tonne pour du charbon mou d'Angleterre. Cependant, la Suède est l'un des pays les plus riches au monde en tourbières; c'est de là que nous vient le procédé au sujet duquel le gouvernement a dépensé tant d'argent.

Le président:

Q. J'ai obtenu ces briquettes d'une personne de Montréal. Je crois que c'est le témoin qui doit comparaître devant le comité mardi prochain.—R. Voici ce que j'en dirai, sans analyse. C'est un échantillon préparé à la main, avec une presse spéciale, sans égard au coût de l'application de la pression. C'est de la tourbe brute et si vous la placez dans un verre d'eau, elle se désagrégera en

deux minutes. Elle n'est pas carbonisée. Le point le plus important, c'est qu'il faudra carboniser la tourbe si on veut le substituer au charbon.

Q. Connaissez-vous ce procédé?—R. On l'a essayé au Canada et à plusieurs endroits aux Etats-Unis, d'une manière intermittente, depuis 60 ans, mais on s'est toujours borné au séchage par le soleil pour obtenir ce résultat. La différence importante entre mon système et le procédé en vogue, tant pour les briquettes séchées au soleil que pour cette autre méthode de séchage au soleil, c'est que le mien élimine entièrement l'action du soleil.

Q. Avant d'entrer dans plus de détails, avez-vous une idée de la quantité de tourbe disponible au Canada?—R. Oui, d'une manière générale. Je ne m'intéresse qu'aux tourbières situées à proximité des chemins de fer et non loin des villes. Je vous donnerai un exemple. Avec mon procédé, nous pourrions obtenir dix millions de tonnes de combustible semblable à celui-ci. Voici un échantillon brut de mon produit; c'est une briquette carbonisée mais défectueuse. Ce sera un combustible supérieur à tout le charbon que vous avez vu jusqu'à présent. On pourra le livrer dans cette ville, d'après l'estimation d'ingénieurs indépendants, à raison de $6.50 la tonne, tout en réalisant un profit de 10 p. 100.

Q. Quelle est la valeur calorifique relative de la tourbe fabriquée d'après votre procédé et du charbon?—R. Je vais vous faire une comparaison. La valeur calorifique de la tourbe séchée au soleil est de 6,300. Cet échantillon que vous avez obtenu de Montréal aura une valeur de 12,000 calories anglaises (B.T.U.) quand il aura été carbonisé parfaitement. La tourbe que je me propose de fabriquer aura une valeur calorifique de 12,000 calories anglaises. Le charbon anthracite qu'on nous livre actuellement a une valeur de 12,500, et théoriquement de 13,000 calories, quand on en déduit l'ardoise et la pierre. On peut dire qu'il a en moyenne une valeur de 12,500 calories.

M. Warner:

Q. Quelle serait la durée de ce combustible, comparée à celle du charbon dur?—R. Une fois le feu allumé, il ne s'éteindra jamais. Vous n'aurez qu'à fermer le tirage et vous obtiendrez 93 p. 100 de la chaleur que dégage l'anthracite.

Q. Jusqu'à quel degré de chaleur le portez-vous?—R. Pour le carboniser, nous le portons à environ 450 degrés Fahrenheit.

Le PRÉSIDENT: Colonel Arthurs, voulez-vous être assez bon d'occuper le fauteuil?

(Le colonel Arthurs occupe le fauteuil.)

M. Spence:

Q. Qu'est-ce que fait le gouvernement? La tourbe qu'il produit est-elle pressée comme la vôtre?—R. Non.

Q. On ne la presse pas du tout?—R. Non. On ne fait que l'étendre sur le sol, comme une boue, et elle prend bien du temps à sécher. La tourbe que je produis est finie en 24 heures.

M. Forrester:

Q. La tourbe n'est-elle pas découpée comme un gâteau?—R. On l'étend et on la tranche comme un gâteau.

Q. Je croyais qu'on l'extrayait des tourbières sous la forme d'une espèce de fibre et qu'on pouvait l'empiler comme du bois.—R. Il faut beaucoup de manipulation avant qu'elle en soit à ce point.

Q. C'est ce que l'on faisait en Irlande.

M. MCBRIDE: Certainement, c'est cela que l'on fait en Irlande.

[M. J. Graham.]

M. Forrester:

Q. Le charbon se ressemble dans le monde entier, de même que la tourbe.—R. La tourbe d'Irlande diffère de la tourbe du Canada, c'est-à-dire que les couches inférieures sont spongieuses. On la réduit ici en une espèce de pulpe que l'on étend sur la surface du sol; au bout de trois mois elle est partiellement sèche. En Irlande, elle prend six mois à sécher.

M. Spence:

Q. Oh, non, on peut la faire sécher facilement en deux ou trois semaines. On l'extrait du flanc de la colline.—R. Alors, elle s'émiettera, car elle ne peut avoir de cohésion. Pour obtenir la cohésion avec ce système, il faut sécher la tourbe longuement. En outre, en Irlande, on piétine la tourbe, c'est-à-dire qu'on la fait piétiner par le bétail. En séchant, la tourbe se contracte et c'est le système que le gouvernement a adopté ici, excepté qu'il emploie des machines; dans tous les cas, la tourbe produite ici mesure encore de 70 à 75 pieds cubes par tonne. L'anthracite occupe un espace de 36 pieds cubes par tonne et le combustible que je produis, 42 pieds cubes.

M. Warner:

Q. Quelle comparaison peut-on établir entre la carbonisation et le pressage de cette tourbe, avec la fabrication de briquettes de poussière de charbon?—R. Tout dépend des conditions locales et du coût de la poussière de charbon. On a essayé à fabriquer des briquettes de lignite dans l'Ouest et l'on ne pouvait faire concurrence au charbon anthracite. Dans certaines parties des Etats-Unis, on peut fabriquer des briquettes et les livrer dans les villes au même prix que l'anthracite. Le prix varie aux différents endroits. L'un des problèmes importants de la confection des briquettes c'est que tous les systèmes de fabrication de briquettes de tous genres de combustibles comportent l'emploi d'un liant artificiel. Le combustible que je fabrique n'a pas besoin de liant. Le procédé de fabrication opère l'agglutination sans qu'on n'ait besoin de liant.

Q. Le procédé opère l'agglutination?—R. Oui. Aux endroits où l'on a fait des expériences dans la Saskatchewan, il ne s'est pas seulement agi de se procurer le liant, de le mélanger pour qu'il résiste au feu, mais il a fallu tenir compte du coût. Par exemple, on emploie de la farine de blé mélangée à d'autres choses, et cela coûte cher. Avec mon procédé on se dispense de tout cela.

M. Arthurs:

Q. Pouvez-vous établir une comparaison entre le coût de la fabrication des briquettes d'après les procédés que l'on emploie avec succès aux Etats-Unis, ou dans les autres usines où l'on confectionne des briquettes de poussière d'anthracite, et le coût d'après votre procédé, par tonne, et deuxièmement, le coût de le machinerie nécessaire?—R. Il existe des centaines de fabriques de briquettes. J'en ai visité une, il y a quelques mois, au New-Jersey, lors d'un voyage à New-York, et elle a fait faillite; on y fabriquait des briquettes de poussière de charbon. Cette fabrique portait le nom de "Burnrite" et elle fit faillite il y a un an, alors que le prix du combustible était très élevé. Quelques fabriques obtiennent des résultats satisfaisants. On tenta une entreprise de ce genre à Fort-William; je ne sais pas combien d'argent on dépensa, mais ce fut un insuccès. Vous ne devez pas perdre de vue que la matière première coûte quelque chose et que le prix du liant est très élevé. Avec mon procédé, on n'emploie aucun matériau étranger; la tourbe elle-même constitue un déchet. Elle se trouve à la surface du sol où vous n'avez qu'à prendre la matière première au coût d'une fraction de dollar par tonne, car une acre peut produire mille tonnes de tourbe. La tourbière du gouvernement a coûté 6 dollars par acre; comme on n'emploie pas de liant, la matière première ne coûte pratiquement rien. Il n'y a que l'extraction de la

[M. J. Graham.]

tourbe qui est à la surface du sol et le procédé mécanique. Je suis en mesure de discuter le coût de la fabrication. Je me suis déjà occupé de fabrication de briquettes de charbon. D'après des rapports indépendants sur mon procédé, préparés récemment par une maison d'ingénieurs de Toronto, on estime que ce combustible coûtera $2.36 par tonne, chargé à bord des wagons, à la tourbière. Ce chiffre comprend 20 p. 100 pour les frais généraux, les frais d'exploitation, et toutes les autres dépenses incidentes. On a fait le calcul en se basant sur des salaires de 50c. par heure pour le personnel, dont la plus grande partie sera recrutée parmi la classe des manœuvres.

M. Warner:

Q. Où avez-vous pris la tourbe dont vous avez fabriqué cette briquette?—R. A la tourbière du gouvernement, à Alfred.

M. Forrester:

Q. Où cet endroit se trouve-t-il?—R. Quarante-cinq milles à l'est d'ici, entre Ottawa et Montréal.

Q. Est-ce dans la province d'Ontario?—R. Oui, sur le chemin de fer du Pacifique-Canadien.

M. Arthurs:

Q. Quel serait le coût de l'organisation d'une exploitation comme celle que vous venez de décrire pour l'utilisation de votre procédé?—R. Cela coûte cher et c'est là l'un des obstacles. Tous mes calculs et ceux des ingénieurs sont basés sur une installation considérable, capable de produire 120,000 tonnes par an. C'est là une production considérable, qui nécessiterait un grand nombre de machines et dont le coût total a été estimé à $800,000. Naturellement, on pourrait commencer plus en petit, avec environ le quart des dépenses. Une installation de ce genre représente de 8 à 32 unités des différentes machines employées.

M. Dickie:

Q. Pourriez-vous extraire la tourbe avec une pelle mécanique?—R. Non, mon système comporte un excavateur hydraulique, parce que la tourbe renferme 90 p. 100 d'eau. Vous ne pourriez utiliser une pelle mécanique pour tirer l'eau d'une tourbière.

M. Forrester:

Q. La tourbe est-elle liquide?—R. Oui, un liquide épais.

Q. Vous ne pourriez l'extraire avec une bêche?—R. Oui, mais ce serait un moyen dispendieux. J'emploie un excavateur à succion.

Q. Mais vous ne pourriez extraire la tourbe d'Alfred avec une bêche?—R. On le pourrait, après avoir drainé la tourbière. Je dois ajouter que mon procédé ne nécessite pas de drainage. Je préfère que la tourbière ne soit pas drainée, parce que l'excavation coûte meilleur marché.

M. McBride:

Q. Avez-vous mentionné la valeur calorifique?—R. La valeur de l'anthracite qu'on nous livre actuellement est en moyenne de 12,500 calories. Un échantillon choisi donnera sans doute un meilleur résultat, de 13,000 calories ou plus, mais tel qu'on nous le livre, contenant de la pierre et de l'ardoise, il ne dégage pas plus de 12,500 à 12,700 calories.

Q. Ces chiffres s'appliquent à votre tourbe pressée?—R. Oui, c'est-à-dire à la tourbe carbonisée. La valeur calorifique de la tourbe brute est d'environ 9,000, mais celle que le gouvernement nous livre et qui contient 30 p. 100 d'eau, n'a qu'une valeur calorifique de 6,000 à 6,300.

[M. J. Graham.]

M. McBride:

Q. Avez-vous calculé le coût de votre produit fini par tonne?—R. Je vous ai cité les chiffres d'ingénieurs indépendants, qui estiment le coût de la production sur une grande échelle, à $2.36 par tonne, chargée à bord de wagons. Ce prix comprend les frais généraux, qu'on place à 20 p. 100 par année du capital engagé, y compris les édifices, les excavateurs et toute la machinerie.

M. Spence:

Q. Vous installeriez vos appareils sur le bord de la tourbière?—R. Oui, les pompes déposeraient le matériel à l'usine.

M. Dickie:

Q. En tenant compte de la composition de cet échantillon, de la pression et de la carbonisation, on pourrait comparer ce combustible à de l'anthracite artificiel?—R. Oui. Je puis ajouter que ce combustible ne produit presque pas de fumée. Il donnera beaucoup plus de chaleur que le charbon de l'Alberta que vous avez examiné, et qui ne renferme que de 11,000 à 12,000 calories, tandis que cette tourbe en contient 12,000.

Q. Est-il aussi facile d'allumer un feu avec ce combustible qu'avec l'anthracite?—R. On pourrait l'utiliser pour allumer un feu d'anthracite, avec un peu de papier et de bois.

M. Knox:

Q. Je ne vois pas comment vous pouvez extraire la tourbe par succion?—R. Elle contient 90 p. 100 d'eau; ce n'est en réalité qu'une pâte épaisse. L'excavateur la réduirait en une espèce de pulpe.

Q. Quelle espèce de machine utiliseriez-vous pour obtenir ce résultat?—R. Comme je le disais, j'ai inventé un excavateur spécial. La succion, ou l'action de la pompe varierait selon la proportion fibreuse de la tourbe. Aux endroits où la tourbière ne contient pas de racines, je me dispenserais entièrement de la succion et l'excavation se ferait au moyen d'une série de godets convoyeurs peu profonds et dont le bord serait acéré et muni de crochets pour enlever les obstructions qu'ils pourraient rencontrer; ces godets déverseraient la tourbe dans la machine à broyer, qui enlève une partie des racines. La deuxième machine enlève les racines qui ont échappé à la première opération et la tourbe est comprimée à travers des perforations d'environ un pouce. Elle est ensuite broyée en une espèce de pulpe, qui est chargée sur un chaland à bascule. Le chaland de l'excavateur est flottant; il est ensuite remorqué à l'usine située sur le bord de la tourbière. La tourbe est alors soumise à un premier traitement très simple, qui la débarrasse de plus de la moitié de son eau. C'est une méthode très facile

M. Dickie:

Q. Quelle est l'épaisseur approximative de la tourbe?—R. Elle diffère avec les tourbières. A l'endroit où le gouvernement a fait ses expériences, elle a de 5 à 15 pieds d'épaisseur.

M. McBride:

Q. Quelle distance y a-t-il de la tourbière de Moose-Creek à celle d'Alfred? —R. Elles sont situées tout près l'une de l'autre et sont presque attenantes.

Q. L'une se trouve dans le comté de Prescott et l'autre dans le comté de Stormont?—R. Oui.

M. Ross:

Q. Quelle est la superficie totale des tourbières des comtés de Stormont et Prescott?—R. Celle du comté de Stormont, qui est située à environ 40 milles

[M. J. Graham.]

d'ici, a une superficie d'environ 4,500 acres; elle pourrait produire 3 millions de tonnes de mon produit fini et carbonisé. L'autre tourbière, celle d'Alfred, pourrait produire environ 3,500 tonnes.

Q. Avez-vous quelques chiffres au sujet de la superficie de la tourbière de Fort-William?—R. Je ne connais pas les tourbières adjacentes à Fort-William, mais à l'ouest de Fort-William se trouve l'une des plus belles tourbières du Canada, tant au point de vue de la qualité que de l'étendue. Elle se trouve à mi-chemin entre Winnipeg et Fort-William.

Q. Sur le chemin de fer du Pacifique-Canadien?—R. Oui, à environ un mille et demi du chemin de fer. C'est l'une des tourbières que j'ai en vue et qui pourrait être développée pour alimenter Port-Arthur, Fort-William et Winnipeg. Par la formation du sol, je crois qu'elle pourrait produire plusieurs millions de tonnes.

Q. Existe-t-il quelque usine de préparation de la tourbe?—R. Pas d'après mon procédé. Je ne me suis jamais occupé des autres. Je demande au gouvernement d'avancer assez d'argent pour développer graduellement ce projet.

M. Knox:

Q. Pendant combien de mois de l'année, votre installation fonctionnerait-elle?—R. Cette installation pourrait fonctionner pendant 6,400 heures, c'est-à-dire pendant 10 ans. On ne suspendrait les travaux que pendant les deux mois les plus froids de l'hiver, janvier et février.

Q. Comment assureriez-vous le déplacement de vos chalands?—R. Nos chalands ne seraient utilisés que durant huit mois pendant lesquels ils pourraient accumuler un surplus sur le bord de la tourbière pour les deux autres mois. Le même personnel pourrait ensuite être employé sur le bord quand l'excavateur aurait cessé de fonctionner.

M. Garland:

Q. Votre produit dégage-t-il une odeur désagréable?—R. Ce serait l'une des objections à son emploi.

M. Forrester:

Q. N'est-ce pas plutôt une odeur agréable?—R. Certaines personnes l'aiment, si elles sont originaires d'Irlande.

M. Spence:

Q. J'aimerais pouvoir respirer cette odeur aujourd'hui.—R. Vous pouvez avoir l'odeur si vous le désirez, par mon procédé.

M. Ross:

Q. A-t-on déjà mis de cette tourbe carbonisée sur le marché, en quantités commerciales?—R. Non, on n'en a encore fabriqué que des échantillons.

M. Spence:

Q. Connaissez-vous Holland-Landing?—R. On trouve à cet endroit la plus grande tourbière qu'il y·ait dans l'Ontario, mais malheureusement, la tourbe est de deuxième qualité. Le gouvernement ne pourrait obtenir, avec la tourbe de Holland-Landing, un produit qu'il pourrait vendre 5c. à Toronto. Cette tourbe n'a aucune qualité de cohésion. Je pourrais cependant en faire un combustible de deuxième qualité. Cette tourbière a une superficie de 14,000 acres; c'est la plus grande du pays et elle pourrait produire des millions de tonnes d'un combustible utilisable en se servant de mon procédé.

Q. Etes-vous au courant qu'il existe aujourd'hui une compagnie qui possède un liant pour cette tourbe?—R. Cet échantillon ne renferme aucun liant.

[M. J. Graham.]

On peut fabriquer des briquettes avec n'importe quelle tourbe qui contient une certaine quantité d'humidité.

Q. Elle n'est pas assez noire?—R. La carbonisation la noircira.

M. Forrester:

Q. La nature du sol a-t-elle quelque effet sur la tourbe de Holland-Landing?—R. Oui, pendant les inondations du printemps, il s'y dépose du silicate. Je puis ajouter que l'un des défauts de la tourbe de Holland-Landing, c'est qu'elle contient de 10 à 15 p. 100 de cendre.

Q. Cette tourbière est située le long du canal de Newmarket.

M. Warner:

Q. Vous dites que vous soumettez la tourbe à plus de 400 degrés de chaleur?—R. Oui, pendant 20 heures pour la carboniser.

M. Forrester:

Q. Les Suédois n'ont-ils pas réalisé de grands progrès dans l'exploitation des tourbières?—R. Le gouvernement suédois a fait une offre permanente à la personne qui pourra résoudre le problème de la tourbe. Je puis dire, en passant, que la ville de Stockholm n'utilise pas de tourbe. Quelle en est la raison? C'est qu'on n'en a pu faire un combustible pouvant rivaliser avec le charbon anglais. L'Irlande est le pays qui possède les plus grandes tourbières au monde tant au point de vue de la qualité que la quantité. Cependant, on ne brûle pas de tourbe à Dublin ou à Belfast.

M. Spence:

Q. C'est parce que le charbon y est à bon marché.—R. Je désirerais bien aller en Irlande et résoudre le problème afin que ce pays puisse tirer plein profit de sa tourbe.

Q. En y établissant une de vos installations?—R. Oui.

M. Dickie:

Q. Votre procédé est-il breveté?—R. Oui. J'ai attendu pendant dix ans pour obtenir quelque encouragement du gouvernement, en espérant que l'arc-en-ciel d'Alfred prendrait fin et que l'on discontinuerait les expériences futiles que l'on y a poursuivies pendant quatorze ans. Les résultats obtenus par le gouvernement tendent à prouver que cette méthode est absolument impossible, mais on a persisté quand même jusqu'à ce que l'on ait encore dépensé $350,000.

M. Arthurs:

Q. Vous ne vous entendez pas avec le docteur Haanel?—R. C'est mon ennemi le plus acharné et j'ai pour lui les mêmes sentiments.

M. Spence:

Q. Si l'on peut confirmer vos déclarations que ce combustible peut être produit au coût de $2.36, le gouvernement devrait s'en occuper.—R. Dix ministres des Mines se sont succédés depuis que le gouvernement a commencé ses expériences et aucun d'eux n'a compris la question. Le ministre actuel a commencé à se renseigner, mais on a entravé son action quand il a demandé un crédit de $100,000 et on lui a dit qu'il y avait eu assez d'argent de dépensé pour obtenir des résultats. C'est l'état où se trouve la question, d'après ce que je puis en juger.

M. O'Connor:

Q. Un ingénieur industriel, M. Simpson, a étudié un procédé. Etait-ce le vôtre?—R. Cela a trait à mon procédé, mais il n'a pas rapporté les choses cor-

rectement. Il n'est pas allé assez loin. Il a omis beaucoup de choses tandis qu'il a dit des inexactitudes.

Q. Vous parlez du procédé de déshydratation. C'est de votre procédé qu'il parlait?—R. Oui.

Q. Je suppose que vous devez avoir étudié à fond la question du coût de la production de votre combustible.—R. Des ingénieurs de toute l'Amérique ont calculé le coût de ce produit pendant les dix dernières années. Les chiffres que je vous ai cités ne viennent pas de moi. Mes calculs sont encore plus favorables. Les chiffres que je vous ai donnés ont été obtenus par des ingénieurs indépendants, qui ont fait une estimation du coût pour des personnes qui s'intéressent à la chose et se proposent de développer mon procédé.

Q. Naturellement, vous avez étudié à fond le coût de la production de la tourbe à Alfred?—R. Oui.

Q. Et vous connaissez le coût de la production de la tourbe?—R. Oui. Vous venez de toucher un autre point important.

Q. Laissez-moi continuer. En considérant le coût de la production de la tourbe d'après la méthode suivie par le gouvernement et d'après votre système, vous vous êtes placés sur la même base de 100,000 tonnes par an je suppose?—R. Il est absolument impossible d'obtenir une production de 100,000 avec cette méthode. C'est pourquoi on n'a jamais réussi à produire plus de 3,000 tonnes.

Q. Votre réponse est que vous n'avez pas considéré le coût de la production d'après les deux méthodes sur une même base. Je voudrais savoir si vous avez considéré le coût de la production des deux procédés sur une base égale. Si vous n'avez pas procédé de cette façon, nous ne pouvons faire une comparaison intelligente. Avez-vous considéré ce que serait le coût probable d'une production de 100,000 tonnes par an, à un même endroit, d'après la méthode suivie par le gouvernement?—R. Je ne puis faire mieux que de vous citer les paroles du professeur McKeown qui a accordé une attention considérable à la question de la tourbe, il a même obtenu un congé de six mois pour l'étudier. Voici l'une de ses conclusions. Il dit que l'un des points principaux de cette question, c'est qu'une grande production ne veut pas dire une diminution du coût, comme ce serait le cas dans une fabrique ordinaire. Vous ne pouvez installer de machines plus grosses pour obtenir une plus grande production. Vous ne pouvez vous y prendre de cette façon, il faut doubler toutes les machines de l'installation. Si la production est de 3,000 tonnes pendant 1,000 heures, ou pendant une saison et que vous employez 35 hommes, et que vous désiriez obtenir une production de 6,000 tonnes, il vous faut doubler toute l'installation, les machines, le capital et le nombre d'ouvriers, de sorte qu'il n'en résulte pas d'économie.

Q. Ce n'est pas ce que je voulais savoir, je voulais arriver à une base commune de comparaison. Vous désirez produire 125,000 tonnes?—R. Ce serait un maximum nécessitant une grande installation. Il faudrait que la demande fût assez considérable pour justifier une installation de cette capacité.

Q. Et vous pouvez produire cette quantité à un certain prix?—R. Oui.

Q. Peut-être que vous ne pouvez pas me renseigner de cette façon, mais procédons par pourcentage et dites-moi jusqu'à quel point vous pouvez fabriquer à meilleur marché que le gouvernement?—R. Voulez-vous dire pour une petite quantité?

Q. Vous voyez bien que vous ne me suivez pas.—R. Je suis loin de vous suivre, je ne comprends pas votre question.

Q. Je dis qu'aucune comparaison de deux choses n'a de valeur à moins que les deux choses ne soient placées sur une même base.—R. Oui.

Q. Maintenant, prenez une base quelconque, petite ou considérable, et établissez une comparaison, mais que ce soit sur une même base.—R. Prenons le résultat actuel obtenu par le gouvernement, après 14 ans d'expérience. On

[M. J. Graham.]

prétend que la production est de 3,000 tonnes, mais je dis qu'elle n'est en réalité que de 2,500 tonnes.

Q. Et vous dites qu'une production sur une plus grande échelle ne diminuerait pas le coût?—R. Cela ne diminuerait pas le coût.

Q. Alors procédons de cette manière, calculez le coût d'une production de 100,000 tonnes, sur la même base que 3,000 tonnes, et comparez-le au coût de votre production.—R. Voici, pour avoir 100,000 tonnes, il faudrait multiplier le tout par 33. Le capital engagé, ou l'installation actuelle représente un capital de $90,000. La production est de 2,500 tonnes d'après mes chiffres, ou de 3,000 tonnes d'après ceux du gouvernement. On alloue 20 p. 100 de frais généraux, ce qui comprend 7 p. 100 d'intérêt. J'alloue 20 p. 100 pour le tout, dépréciation, machines, etc., à part l'intérêt. Les chiffres du gouvernement, ou 20 p. 100, représent approximativement $20,000. Je ne sais pas exactement quels salaires on payait, mais je crois qu'on peut dire 30c. par heure, pour 35 employés, pendant 100 jours. Cela donne encore environ $10,000. Vous avez là $30,000 pour une production maximum de 3,000 tonnes, ou 10 dollars la tonne, à bord des wagons.

Q. Le coût serait donc de 10 dollars la tonne?—R. Si vous multipliez tous ces chiffres par 33...

Q. Ce serait encore 10 dollars la tonne?—R. Oui.

Q. Le coût, d'après votre procédé, serait de $2.60, comparé à $10?—R. Oui, avec cette différence que le produit du gouvernement ne renferme que 6,300 calories anglaises (B.T.U.), tandis que le mien en contient 12,000.

Q. Votre produit coûte $2.60?—R. $2.36.

Q. C'est ce que vous prétendez?—R. Au moins 10 dollars.

Q. Et la valeur calorifique de la tourbe d'Alfred est de combien?—R. 6,300.

Q. Dans le bulletin nº 23, à la page 11, d'après les chiffres du gouvernement, la valeur calorifique est de 9,520 et 9,460?—R. Il s'agit de tourbe absolument sèche, qui ne renferme pas 30 p. 100 d'eau, comme le produit livré au commerce.

Q. Le produit que l'on emploie est le seul qui nous intéresse?—R. Oui, mais il renferme 30 p. 100 d'eau. Après qu'il aura été dans votre cave pendant plusieurs mois, ce chiffre descendra peut-être à 20 p. 100.

Q. Je ne veux qu'établir une comparaison. La tourbière du gouvernement a produit un combustible ayant une valeur calorifique de 9,520 B.T.U. Votre combustible, livré au public, aurait quelle valeur calorifique?—R. Vous faites erreur, la tourbe d'Alfred n'a pas une valeur calorifique de 9,500 B.T.U., mais bien de 6,300. L'analyse de cette tourbe, et il s'agit encore de chiffres du gouvernement, n'a révélé qu'une valeur calorifique de 6,900 B.T.U. La meilleure tourbière du pays se trouve dans Québec et le produit qu'on en a retiré n'a donné que 9,500 B.T.U., lorsqu'il était absolument sec.

M. Ross:

Q. Monsieur Graham, ces chiffres proviennent d'une analyse faite à l'université McGill.—R. Mais ils se rapportent à de la tourbe parfaitement sèche. Si vous obtenez de la tourbe contenant 30 p. 100 d'eau, il faut diminuer ces chiffres de 30 p. 100 et faire une déduction supplémentaire pour la somme de combustible pour évaporer ces 30 p. 100 d'eau.

M. O'Connor:

Q. Je crois que nous sommes un peu embrouillés; c'est réellement après que la tourbe est sèche.—R. Mais ne comprenez-vous pas que la tourbe absolument sèche est une chose qui n'existe pas?

Q. Ce n'est pas ce que je dis, je parle du produit commercial vendu à la suite des expériences du gouvernement et il est inutile de discuter ce point, la

[M. J. Graham.]

valeur calorifique était réellement de 9,520 B.T.U.?—R. Je ne sais pas qui a publié ces chiffres, mais ils sont absolument faux s'ils se rapportent à de la tourbe commerciale. Si, en faisant une analyse, vous éliminez l'eau, c'est peut-être exact.

Q. Voyons si je vous comprends bien. Vous prétendez que ces chiffres peuvent être produits à la tourbière d'Alfred, dans des conditions idéales, mais que ce ne sont pas les résultats obtenus réellement de la tourbe produite et vendue au commerce.—R. C'est exactement cela, ces chiffres ne s'appliquent pas au produit commercial.

Q. Vous prétendez que le produit commercial pourrait donner ce résultat, si on en faisait d'abord disparaître l'eau?—R. Oui.

Q. Mais il contient encore 30 p. 100 d'eau lorsqu'on le vend?—R. Oui.

Q. Vous ne pourriez sans doute me dire dans quelle mesure ou par quel pourcentage de calories votre produit est supérieur à la tourbe finie du gouvernement?—R. La comparaison est de 6,300 à 12,000. En ce qui a trait à l'eau, ou l'humidité, mon produit n'en contient que 4 p. 100, ce qui le rend comparable à certaines espèces de charbon.

Q. Avez-vous déjà fait analyser votre produit fini?—R. Oui; je l'ai même fait analyser par le gouvernement.

Q. Avez-vous les résultats de cette analyse?—R. Je ne les ai pas ici, mais j'ai fait faire l'analyse.

Q. Vous pouvez me dire approximativement le pourcentage de matières volatiles de votre combustible?—R. Vous ne pouvez avoir de meilleure autorité à ce sujet que le rapport fait au gouvernement canadien par M. Arick Nystrom, un ingénieur suédois. Ce rapport a trait à de la tourbe européenne, mais il a fait une analyse d'un produit fort semblable au mien, que l'on appelle "Tourbe semi-houille". Son analyse est très exacte.

Q. Mais vous n'avez pas fait analyser votre produit à ce point de vue?—R. Oui.

Q. Vous devez sûrement vous le rappeler?—R. Certainement.

Q. Quelle quantité de matières volatiles renferme-t-il?—R. Il contient environ 25 à 30 p. 100 de matières volatiles. Le carbone fixe est d'environ 75 p. 100; en faisant le calcul de la cendre, etc., les matières volatiles sont d'environ 25 p. 100. Cette tourbe contient de 65 à 70 p. 100 de carbone fixe, d'après le degré de carbonisation obtenu; le reste, moins la cendre, représente les matières volatiles.

Q. Dans ce cas vous devez extraire une grande partie des matières volatiles?—R. Environ la moitié.

Q. Alors ces matières représentent beaucoup plus de la moitié?—R. Le maximum serait d'environ 46 p. 100; j'en extrais environ 54 p. 100 et je retiens le reste.

Q. Utilisez-vous le gaz extrait pour les fins de la carbonisation?—R. Oui, pour les fins de l'exploitation et j'utilise le reste dans mon séchoir.

Q. Et vous êtes bien sûr du coût de la production de cet excellent combustible?—R. Oui, c'est un excellent combustible. Vous pouvez faire ce calcul vous-même. Mes données ne sont pas absolument complètes et exactes sur un seul point, celui de savoir si l'installation complète peut être faite au coût de $800,000. Ce serait peut-être $850,000, ou $900,000, ou un million, mais la variation ne serait pas considérable. Ce sont les calcul d'autres ingénieurs et les chiffres sont censés être modérés, mais même en prenant un million pour base, ce qui est une marge de 25 p. 100, le prix du combustible au consommateur ne serait augmenté que d'environ 50c. la tonne.

Q. D'après vos calculs, je comprends que la valeur calorifique de votre produit serait dix fois plus considérable que celle de la tourbe du gouvernement.

[M. J. Graham.]

Comment pouvez-vous expliquer ce point? Voulez-vous que je vous explique ce point? Vous dites que le coût de votre produit serait de $2.50?—R. Oui, la valeur calorifique est certainement de dix fois supérieure.

Q. Dans ce cas, il coûterait quatre fois moins cher?—R. Oui.

Q. Votre produit contient deux fois plus de calories—j'aurais dû dire qu'il est huit fois meilleur que celui du gouvernement?—R. Oui.

Q. Il aura pour le consommateur huit fois la valeur de la tourbe ordinaire du gouvernement?—R. Vous feriez peut-être mieux de faire votre calcul d'une façon différente, parce que vous ne tenez pas compte du prix du transport et de la livraison. Naturellement, la comparaison serait presque la même.

Q. Pas à la tourbière?—R. Comme je viens de le dire.

Q. On parle de la tourbière d'Alfred dans les deux cas; je suppose que ces chiffres sont corrects pour les deux produits?—R. Oui.

Q. Nous parlons de l'exploitation de la tourbière d'Alfred. Votre produit aurait huit fois la valeur de celui du gouvernement?—R. Oui, certainement.

Q. La seule différence, c'est qu'il faudrait un capital plus considérable pour installer l'usine de déshydratation sur la propriété?—R. La différence serait dans le total, vous ne parlez là que d'une partie de l'installation.

Q. Il faudrait faire d'autres dépenses de capital à part cela?—R. Les dépenses de capital seraient beaucoup moins considérables en tenant compte de la production.

Q. N'embrouillez pas les choses en parlant de la proportion de la production. Parlons de la tourbe d'Alfred?—R. Oui.

Q. Si le gouvernement produisait 100,000 tonnes par année et vous de même. Il faudrait ajouter un, deux, ou trois millions de capital, je ne sais pas combien et je ne pense pas que vous le sachiez?—R. Oui.

Q. Avec un supplément de capital, vous pourriez produire un combustible qui aurait huit fois la valeur de ce que le gouvernement produit à cette tourbière, et vous dites que depuis dix ans vous avez essayé d'intéresser le gouvernement et le ministre pour que l'on adopte votre système. Il semble extraordinaire que l'on n'aurait porté aucune attention à votre demande. A quoi attribuez-vous cette négligence?—R. C'est une question très importante, qui justifierait presque la nomination d'une commission royale. On a déjà fait des enquêtes sur des questions moins importantes. M. Simpson a demandé qu'un comité de la Chambre soit chargé de reprendre en neuf la question de la tourbe, d'une manière désintéressée et sans préjugés.

Q. Pourquoi ne demandez-vous pas au bureau d'essai des combustibles du gouvernement de faire une analyse réellement scientifique de votre produit? Vous pourriez ensuite dire au gouvernement: "Voici ma preuve."—R. Les fonctionnaires du gouvernement, ou du moins la plupart, et tout le personnel du ministère des Mines, probablement jusqu'au ministre, savent que ce combustible a de la valeur; on ne discute pas ce point, il a bien la valeur que je lui attribue. Leur prétention est que le coût en serait prohibitif. Ils n'essaient pas de l'expliquer, mais se bornent à affirmer que cette proposition est impossible au point de vue du coût. Je vais vous citer une déclaration qui m'a été faite au cours d'une conversation par un ingénieur qui jouit d'une haute réputation et qui a fait partie d'un comité chargé d'étudier des questions comme celles-ci. Il m'a fait cette déclaration il y a quelques semaines—s'il se trouve quleques ingénieurs présents, ils verront comme cette déclaration est extraordinaire—il a admis que je pouvais réduire l'eau dans les proportions que j'ai mentionnées, aussi que je pouvais carboniser la tourbe et la confectionner en briquettes, mais que d'après les lois de la thermodynamique, cela prendrait la même quantité de combustible pour cette extraction, que je la fasse par la chaleur ou par la pression mécanique. Il est admis que si l'on essaie d'évaporer l'eau par la chaleur, il faudrait plus de

[M. J. Graham.]

erreur, lorsqu'on opère l'extraction de l'eau par l'évaporation, ou par des moyens mécaniques, il y a une différence de 40 à 1, au lieu de l'égalité. Il prétend que ce serait 40 dans les deux cas; je soutiens que dans un cas, il faudrait une tonne de combustible et dans l'autre 40 tonnes. Je crois qu'il faudrait presque une commission royale pour étudier ce point.
combustible que l'installation pourrait en produire. Cependant, voici où il fait

Q. Veuillez expliquer ce point; j'essaie de vous comprendre. Au début, votre tourbe d'Alfred renfermera 64.4 p. 100 de matières volatiles et 30.2 p. 100 de carbone fixe. Après le traitement que vous lui ferez subir vous enlèverez les matières volatiles, de sorte que le carbone fixe sera de 70 p. 100 et plus?—R. De 65 à 70.

Q. Disons 65. votre minimum?—R. Oui.

Q. De sorte que vous allez utiliser 44 p. 100 des matières volatiles?—R. En poids.

Q. Vous allez utiliser 44 p. 100 de la matière combustible afin d'élever le montant de carbone de 30 à 65. Afin d'obtenir ce résultat, vous allez utiliser 44 des 64.4 p. 100 des gaz combustibles?—R. Non. De quels gaz parlez-vous, des calories?

Q. Non, du gaz qui entre dans la composition du combustible. Nous, qui employons du charbon bitumineux qui contient beaucoup plus de gaz que de carbone, savons que la chaleur obtenue provient de ces gaz. Avec votre procédé de fabrication de la tourbe, vous allez brûler ces gaz afin de produire l'autre article?—R. Oui.

Q. Cela paraît devoir être un produit dispendieux?—R. Vous faites erreur sur deux ou trois points importants. En premier lieu, la comparaison entre la tourbe séchée par des procédés commerciaux et le charbon partiellement carbonisé par l'action de la nature au cours des années passées, a pour point de départ un gaz comparativement riche en calories, tandis que dans mon cas, la première matière extraite de la tourbe n'est pratiquement que de l'eau.

Q. La quantité d'eau que le combustible renferme est une autre chose?—R. Quand je place ce combustible dans une cornue, on découvre qu'il renferme 20 p. 100 d'eau.

Q. Mais les matières volatiles ne contiennent pas 20 p. 100 d'eau?—R. Non, mais elles sont mélangées ensemble.

Q. Je parle du résidu, après que l'eau a été enlevée?—R. Je le sais. Vous trouverez que le pourcentage n'est pas aussi élevé que vous le dites. Vos chiffres sont exacts, mais vous oubliez qu'une partie de ce pourcentage n'est que de l'eau.

Q. Je parle présentement de la tourbe séchée et j'accepte votre déclaration.—R. Je connais vos calculs, mais vous devez considérer ces chiffres par rapport à ce qui se passe en réalité. Il n'existe pas de tourbe qui devienne absolument sèche.

Q. Afin d'établir une comparaison, il nous faut placer les choses sur une même base.—R. Oui.

Q. Nous parlons maintenant de la condition réelle du produit, dans les meilleures conditions possibles, et après un traitement approprié dans les cornues. Il n'est pas question du produit commercial, mais des faits réels. Il y a 64.4 p. 100 de gaz. Vous allez en perdre 20 p. 100, ou plutôt 44 p. 100.—R. Des matières volatiles.

Q. Oui?—R. Oui.

Q. Afin d'augmenter la teneur en carbone de 30 à 65?—R. Oui.

Q. Afin de livrer ce produit à la consommation et d'obtenir cette haute teneur en carbone, vous avez extrait de votre produit ce qui est presque aussi bon, les matières volatiles.—R. Elles n'ont pas une valeur calorifique aussi forte que le résidu de carbone fixe.

[M J. Graham.]

Q. Non, mais leur valeur est encore élevée.—R. Vous ne pouvez faire de comparaison avec le charbon.

Q. Non, mais les matières volatiles contiennent une certaine proportion de carbone, c'est pourquoi, vous pouvez élever la teneur en carbone de 30 à 65?—R. Oui, mais le point le plus important, ce que vous cherchez, je crois, c'est que nous ferions mieux de faire porter la question sur la valeur calorifique, que je possède sur le bout de mes doigts. Dans l'exploitation de cette usine, et en comprenant le combustible solide nécessaire, j'emploierais approximativement 30 à 35, ou 36 p. 100 des calories. En conséquence, on utiliserait un peu plus d'un tiers des calories pour l'exploitation et l'on en conserverait un peu plus des deux tiers sous la forme de carbone fixe d'une haute valeur calorifique.

Q. Vous avez pu établir ces pourcentages assez bien, car vous aviez fait ces calculs. Vous en employez environ un tiers?—R. Oui, et nous en laissons les deux tiers.

Q. C'est afin de transformer les deux autres tiers en un combustible propre à placer sur le marché?—R. Oui.

M. Forrester:

Q. Que faites-vous de l'eau que la tourbe contient?—R. Elle est transformée en un gaz superbe, meilleur que le gaz ordinairement fourni aux consommateurs, et on l'utilise pour alimenter les machines ou chauffer les chaudières.

Q. Vous le recueillez?—R. Oui, on utilise tout et on ne laisse rien perdre. Toute la chaleur est utilisée dans les divers procédés. Je puis dire que dans une usine comme celle que je vous ai décrite, j'utiliserais dans les séchoirs thermiques plus de 90,000 pieds d'air par minute. Cet air absorberait toute la chaleur ambiante qui pourrait être autrement perdue, passerait ensuite par le séchoir et ferait un travail utile.

M. O'Connor:

Q. Je désire faire une suggestion. M. Graham consentirait-il à laisser ces échantillons au comité afin qu'on puisse les faire analyser à la station d'essai du combustible du gouvernement?—R. Je dois dire quant aux épreuves de carbonisation que j'ai faites au cours des dernières semaines, que la cornue qu'on m'a fournie ne produisait pas une chaleur suffisante. Le degré maximum de chaleur qu'elle pouvait atteindre était de 350 degrés, ce qui n'était pas suffisant.

Q. Cette analyse serait faite sous la direction du comité, d'après les méthodes les plus scientifiques.—R. La cornue que j'ai utilisée n'était pas assez réchauffée, mais voici ce que je puis faire. Je vais prendre ce même échantillon, le traiter de nouveau dans la cornue et ensuite je vous le remettrai afin que vous le fassiez analyser.

M. Arthurs:

Q. J'ai lu le témoignage du docteur Haanel, mais comme je parle de mémoire, je puis faire erreur. Il dit qu'au cours de la dernière année des expériences, il y a deux ans, je crois, on a produit de la tourbe de première classe sous tous rapports et qui ne coûtait que $3.50 la tonne.—R. C'est là une chose qu'une commission royale devrait étudier immédiatement. Je puis anticiper ce qu'il va vous dire. Quand vous le ferez comparaître, alors qu'il sera passible de poursuite pour parjure, vous lui demanderez: "Les chiffres que vous nous avez donnés pour le coût de votre production au cours de l'année dernière, comprennent-ils les frais généraux?" Il vous répondra: "Non, vous m'avez mal compris. Nous parlons de ce que nous ferons dans quelques années, quand l'usine fonctionnera jour et nuit" Avec lui, il est toujours question de faire quelque chose de merveilleux l'année suivante. C'est l'une des choses qui exigerait une enquête. M. Simpson,

[M. J. Graham.]

qui n'est pas mon ami, a perdu confiance dans cette méthode et le lui a dit, c'est pourquoi il a encouru son déplaisir.

M. Ross:

Q. Avez-vous fait vos expériences sur de garndes étendues?—R. Seulement sur quelques livres à la fois. Je n'ai fait aucune expérience sur une échelle commerciale.

Q. Les résultats que vous avez obtenus jusqu'ici n'ont porté que sur une ou deux livres?—R. Oui. Je dirais que ces échantillons ont été faits à la main, au moyen d'une pression formidable.

M. Arthurs:

Q. On pourrait faire cela à l'hôtel des Monnaies?—R. Oui, personne ne pourrait produire un combustible comme celui-là sur une base commerciale. Ces échantillons ont été produits avec une matrice ouverte, tandis que les miens le sont au moyen d'une matrice fermée. Ce procédé ne peut être utilisé commercialement, parce que l'on place tout simplement le produit sur une base et on le presse; ensuite, on enlève la base et on le carbonise.

M. Garland:

Q. Quel capital vous faudrait-il pour produire 100,000 tonnes?—R. L'usine projetée, d'une capacité de 120,000 tonnes, coûterait $800,000 d'après les calculs d'ingénieurs indépendants.

M. Arthurs:

Q. Ce qui représenterait environ 4 dollars par tonne?—R. Environ 7 dollars par tonne.

Q. Cela représenterait environ $1.40 par tonne pour assurer le fonctionnement de l'usine?—R. Ce serait là le capital engagé. Par exemple, au lieu de calculer l'intérêt, je cherche le prix de vente auquel j'ajoute un dollar par tonne de profit, ce qui serait suffisant pour payer un dividende de 15 p. 100, sur le capital engagé.

M. O'Connor:

Q. Je pourrais produire 500,000 tonnes de charbon avec un tel capital.—R. En Nouvelle-Ecosse.

Q. Les déboursés de capital paraissent élevés?—R. Nous le savons. Considérez le prix de l'anthracite de la Penslyvanie, à la sortie de la mine.

Q. Je crains que cela intéresse le gouvernement. Vous estimez que vous pouvez produire votre combustible pour un peu moins de $2.50 la tonne. Les compagnies houillères sont loin de pouvoir obtenir ce résultat?—R. Elles ont autrefois miné leur charbon pour un dollar la tonne et, depuis quelques années, elles le produisent et le vendent $2.50, mais, comme je le disais, on ne peut établir une telle comparaison. On ne peut comparer ce procédé avec une autre industrie. Le point le plus important est de vérifier chacun des item de ce coût, de voir si l'on se trompe et comment l'on peut remédier aux erreurs. C'est ce que j'attends depuis longtemps. Je puis dire qu'avec le système que le gouvernement a adopté, les gens qui ont étudié la question du combustible n'ont pas su regarder ailleurs.

Q. Le coût de l'intérêt sur le capital sera d'environ 60c. par tonne.

M. Arthurs: L'intérêt et la dépréciation s'élèveront à $1.40.

M. O'Connor:

Q. Il faudra 60c. par tonne pour payer l'intérêts seulement?—R. A quel taux d'intérêt?

[M. J. Graham.]

Q. Vingt pour cent?—R. Tous les frais généraux. Cela ne comprend pas l'intérêt que j'avais calculé sous forme de dividende. Ma proposition comporte que ce combustible devrait être livré au consommateur à un prix qui rapporterait un dollar de profit par tonne, ce qui équivaudrait à 15 p. 100 sur $800,000. Ce serait là un intérêt très satisfaisant.

M. Dickie:

Q. Combien de temps faudrait-il pour établir cette installation?—R. Tout dépend de l'endroit où l'on construirait les machines, ce serait probablement à Montréal, parce qu'il ne serait pas nécessaire de commencer sur cette base de $800,000. Je recommande que le gouvernement prenne des mesures pour s'assurer de ce que sera le coût ultime, afin de garantir une production pouvant donner de bons résultats commerciaux. Je préférerais que l'entreprise fût commencée sur une base de la moitié au moins des chiffres que j'ai cités, bien qu'il soit possible de commencer sur une base d'un quart.

Q. Mais en supposant que l'hiver fut rigoureux et que nous n'ayons pas de charbon. Il nous faut quelque combustible. Combien de temps faudrait-il pour mettre cette installation en œuvre?—R. Je pourrais dire qu'il serait possible de construire une usine et de commencer l'exploitation, sur une base de 30,000 tonnes, trois semaines après que l'on aurait commencé les travaux.

M. Forrester:

Q. Avez-vous les dessins de vos machines?—R. Oui. Ce ne sont pas ce qu'on appelle des dessins de construction, parce que je n'ai pas encore pu décider, ou plutôt lorsque j'ai préparé mes derniers dessins, je n'avais pas décidé quelles seraient les meilleures dimensions à donner aux machines pour des fins commerciales et afin d'obtenir les meilleurs résultats économiques.

M. Garland:

Q. Vous parliez de l'unité de production la plus économique comme étant celle de 30,000 tonnes?—R. Une unité comme celle d'Alfred, capable de produire un maximum de 300,000 tonnes.

Q. Quelle serait l'unité la plus économique? Quelle serait la meilleure dimension à employer avec votre système?—R. J'allais dire 120,000 tonnes par année. Je pourrais ajouter que si l'on se borne à la moitié de cette production, le tout sera de 75c. la tonne de plus.

Q. Vous vous proposez de remplacer l'usage de l'anthracite par le combustible produit par votre procédé?—R. Je ferai un substitut parfait pour l'anthracite employé dans les villes.

Q. Savez-vous quelle quantité d'anthracite on emploie pour les fins domestiques dans la province d'Ontario?—R. Oui.

Q. Environ 3,000 000 de tonnes?—R. Quand on peut se les procurer.

Q. Il vous faudrait alors une installation capable de produire 30,000 tonnes? —R. Je ne rêve pas de remplacer le charbon, parce que nous n'avons pas de réserves de tourbe suffisantes.

Q. Vous pourriez les épuiser en une année?—R. Non, mais je prétends que le gouvernement devrait acquérir, disons une douzaine de tourbières les plus considérables d'Ontario et de Québec. Elles n'exigeraient pas toutes une installation de 120,000 tonnes, mais elles pourraient toutes produire de 60,000 à 120,000 tonnes, ce qui ferait une production totale d'un million de tonnes.

Q. Le témoin doit admettre que nous pourrions presque épuiser toutes les tourbières des provinces d'Ontario et de Québec en un an, pour fournir aux besoins des ces provinces?—R. En trois ans.

Q. Il faudrait pour cela un capital total de plus de 24 millions?—R. Il faudrait être idiot pour songer à construire une usine qui n'aurait des réserves

[M. J. Graham.]

que pour trois ans. Je prévois l'exploitation de toutes les tourbières et leur épuisement en vingt ans. La tourbière d'Alfred durerait plus de trente ans au taux de production que j'ai calculé. Mon estimation comporte l'amortissement du capital et la dépréciation en une période de vingt ans. Cela est très clair et devrait fournir une réponse satisfaisante à cette question. Mon estimation prévoit la mise au rancart de toute l'installation, mais en réalité il ne se produirait rien de tel. On transporterait toute l'installation à une autre tourbière située dans une autre partie du pays, plus au nord peut-être, et l'on recommencerait les opérations. Mon estimation et tous les autres chiffres que je vous ai soumis prévoient la mise au rancart de toute l'installation dans vingt années.

M. O'Connor:

Q. Même si l'on utilisait complètement toutes les tourbières, cela ne nous conduirait pas bien loin?—R. Je parle d'une production maximum de deux millions de tonnes par année. Je ne fais pas de rêves. J'ai dit qu'on a accès dans les provinces d'Ontario et de Québec à l'équivalent d'une quantité suffisante de matière brute pour produire un maximum de 50 millions de tonnes de ce combustible. Cet approvisionnement qui est très bien situé au point de vue de la distribution ne suffirait aux besoins du pays que pendant un an et demi ou deux ans. Ce n'est pas comme cela qu'il faudra développer notre industrie de la tourbe. Il faut la considérer comme un combustible supplémentaire, jusqu'à concurrence d'un million ou de deux millions de tonnes par année. Je ne toucherais pas à une tourbière ayant une étendue de moins d'un millier d'acres. Je me propose d'utiliser seulement les grandes tourbières, et de ne pas toucher, pour le moment, aux petites tourbières.

Le comité s'ajourne au mardi, 8 mai, à onze heures de l'avant-midi.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ Nº 429,
MARDI, 8 mai 1923.

Le comité spécial permanent des Mines et Minéraux se réunit à onze heures de l'avant-midi. Le président, M. Carroll, occupe le fauteuil.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, avant que nous fassions comparaître un témoin ce matin, je suppose que vous êtes tous au courant de la réponse que sir Henry Thornton a donnée aux propositions des propriétaires de mines de charbon. On m'a adressé, ainsi qu'au sénateur McLennan un télégramme que vous avez pu lire dans les journaux, de sorte que je ne sais pas s'il est nécessaire de l'inscrire dans nos délibérations.

M. SPENCE: La chose est bien connue dans tout le pays.

Le PRÉSIDENT: Nous aurons à faire rapport à la Chambre et je crois qu'il faut enregistrer officiellement ce télégramme:—

"MONTRÉAL, 5 mai 1923.

"W. F. CARROLL, député,
Chambre des Communes, Ottawa.

"Après mûre délibération, les chemins de fer Nationaux sont en mesure d'offrir un taux de neuf dollars par tonne en moyenne pour le charbon de l'Alberta expédiés par convois entiers des mines à la province d'Ontario. Il est entendu qu'en offrant ce taux, il ne doit s'appliquer que durant les mois de mai, juin et juillet, parce qu'avant le mois de mai, les

[M. J. Graham.]

conditions défavorables de la température ont un effet prononcé sur le coût du transport et qu'après le 1er août, tout notre matériel est employé au transport du grain. Nous accorderons aussi la même considération aux taux de transport du charbon des Provinces maritimes. Il est aussi entendu que les propriétaires de mines de charbon, aux points d'expédition, et les distributeurs d'Ontario collaboreront avec la compagnie de chemin de fer pour atteindre notre but commun et je suis sûr que c'est leur désir.

H. W. THORNTON."

Maintenant, qu'allons-nous faire des taux de transport, et particulièrement ceux de l'Ouest? Le greffier s'est mis en communication avec les deux experts du chemin de fer National et ils ont demandé de ne pas rendre témoignage jusqu'à ce que sir Henry Thornton ait fait son rapport aux propriétaires de mines de l'Ouest ou à leurs représentants, ainsi qu'aux comités. Je crois que nous devrions maintenant demander à ces personnes de comparaître, pour diverses raisons, et je crois que nous devrions faire un effort pour qu'ils soient ici mardi prochain.

M. GARLAND: Ne pourrions-nous pas leur demander de comparaître vendredi?

Le PRÉSIDENT: C'est plutôt une mauvaise journée pour les assemblées de comité. Il nous faudrait siéger dans l'après-midi et dans la soirée. Vous savez qu'il y a peu de députés en Chambre le vendredi et on n'aime pas que nous siégions ce jour-là. Je crois que nous devrions les demander pour mardi, si c'est le bon plaisir du comité, et je crois aussi que nous devrions également avoir l'expert du Pacifique-Canadien, M. Lanigan. Nous devrions les faire comparaître ensemble.

M. GARLAND: Je suggérerais que vous rédigiez votre assignation à M. Lanigan en termes énergiques, parce qu'autrement il ne viendra pas. S'il est malade et qu'il ne peut pas venir, qu'il envoie quelqu'un à sa place qui soit en état de rendre témoignage. Nous voulons obtenir le témoignage de ces experts avant que l'histoire ne devienne trop ancienne.

Le PRÉSIDENT: M. Garland m'a communiqué ce matin un télégramme venant de Calgary, de l'Association des propriétaires de mines de charbon de Red-Deer, qui dit en substance que le taux de 9 dollars est absolument prohibitif en ce qui concerne le transport du charbon à Toronto par voie ferrée, de sorte que nous, ou le gouvernement, devrons insister pour obtenir une diminution additionnelle des taux de transport, ou quelque chose de ce genre. Voici ce télégramme:—

"E. J. GARLAND, député,
"Chambre des Communes, Ottawa.

"Ci-suit une copie du télégramme expédié au premier ministre Greenfield, à Winnipeg, ce soir. Les propriétaires de mines de charbon sont très désappointés de la tournure inattendue des événements, qui détruit pratiquement toute espérance d'obtenir un marché dans la province d'Ontario. Le télégramme suivant, une copie du télégramme de sir Henry Thornton, a été reçu et étudié par les représentants des mines domestiques, à une assemblée tenue aujourd'hui et à laquelle M. Brownlee était présent. Les témoignages rendus à Ottawa par les propriétaires de mines ont établi clairement que pour établir et maintenir un commerce dans la province d'Ontario il faudrait obtenir un taux d'environ 6 dollars. Le taux proposé de neuf dollars qui est un peu mieux qu'une extension relative du taux de faveur actuel de Drumheller à Winnipeg ajouté au prix actuel de production qui est de cinq dollars et qui ne peut être modifié porterait le prix du charbon f.o.b. Ontario à quatorze dollars par tonne,

auquel il faudrait ajouter le prix de la livraison aux clients. Les prix courants de l'anthracite, lorsque les membres du comité sont allés dans la province d'Ontario, étaient de $15.50 la tonne livrée à Toronto, et $16.50 à Ottawa. Un dollar et cinquante cents pour l'introduction et la livraison du charbon de l'Ouest, en présence d'un marché établi pour l'anthracite, pourvu de toutes les facilités, constitue une marge totalement insuffisante, particulièrement en vue des réductions d'été accordées aux acheteurs d'anthracite et qui seront considérablement augmentées s'il se développe une concurrence sérieuse de la part du charbon de l'Ouest. Cette probabilité a déjà été envisagée par ceux qui sont déjà au courant de la situation dans l'Est, y compris sir Henry Thornton. Le résultat est que si l'on accorde une marge raisonnable de profit au distributeur de l'Est, le prix au consommateur dépassera celui de l'anthracite et l'on ne peut pas s'attendre d'obtenir un marché dans ces conditions. Si l'on nous accordait un taux de six dollars afin de permettre une expérience d'au moins une saison, les propriétaires des mines de l'Ouest feraient tous les efforts afin d'introduire leur produit. Mais tout taux plus élevé fait disparaître toute espérance d'obtenir un marché pour le charbon de l'Ouest dans la province d'Ontario.

"L'ASSOCIATION DES PROPRIÉTAIRES DE MINES DE CHARBON DE RED-DEER,

par S. L. MCMULLEN, *secrétaire.*"

Je me demande si l'on ne ferait pas bien de demander à M. Finn de comparaître devant le comité mardi prochain.

M. O'CONNOR: Je ne connais personne qui soit mieux renseigné sur les taux de transport.

Le PRÉSIDENT: Il m'a dit qu'il viendrait, et je crois que nous devrions avoir ici quelqu'un qui s'y connaît en taux de chemins de fer.

Avez-vous quelque autre question à soulever avant que nous appelions le témoin? Sinon, nous allons appeler M. Chisholm.

M. DANIEL CHISHOLM est appelé et assermenté.

Le président:

Q. Quel est votre nom?—R. Daniel Chisholm.

Q. Vous demeurez à Toronto?—R. Oui.

Q. Quelle est votre occupation?—R. Commissaire des propriétés publiques.

Q. Qu'est-ce que cela comprend?—R. Le soin de tous les édifices publics—des stations de pompiers, des stations de police, des marchés et un bureau d'utilité générale. Je suis aussi chargé de la surveillance de l'observation du règlement concernant la fumée.

Q. Votre juridiction s'étend-elle aux utilités publiques de Toronto, ou cela est-il sous les soins d'une commission?—R. Non, monsieur, j'ai la charge de l'entretien des édifices publics dont je vous ai parlé, environ cinquante ou soixante.

M. Church:

Q. Vous avez été chargé de l'achat d'une grande quantité de charbon pour la ville de Toronto?—R. Oui, monsieur.

Q. Et pour plusieurs endroits aux environs de la ville?—R. Principalement pour les fermes appartenant à la ville, les fermes-prisons.

Q. Et vous avez été commissaire du charbon pour la ville de Toronto? Qui vous a nommé?—R. Pendant environ trois ans. Je fus nommé à deux différentes reprises par la ville de Toronto, et la dernière fois sur la recommandation de la ville de Toronto au gouvernement d'Ontario, sous les ordres de M. Ellis.

M. CHURCH: Monsieur le président, je pense que le témoin pourrait avoir certains renseignements à donner au comité. Il n'a pas seulement été commissaire des propriétés, mais il a pris une part active à l'achat de grandes quantités de charbon, et il peut traiter de la question des transports sous plusieurs de ses aspects, aussi bien que de la question du charbon, qui était autrefois transporté en grande partie par eau, alors qu'il l'est maintenant par chemin de fer. Il a représenté la ville dans l'achat d'une grande quantité de charbon gallois, qui a été vendu à Toronto à raison de $15.50 la tonne, livré à domicile. Il s'est aussi occupé du charbon de la Nouvelle-Ecosse et il peut aussi nous parler du problème de la livraison dans les grandes villes, et de ce que cela ajoute au coût du charbon.

Le président:

Q. Monsieur Chisholm, voulez-vous nous parler dans le sens de ce que vient de suggérer M. Church, peut-être avez-vous préparé un mémoire par écrit?—R. Non, monsieur, je n'ai pris que quelques notes relatives à la distribution du charbon. Mon département a fait livrer, l'an dernier, environ 8,300 tonnes de charbon gallois, qui fut importé par bateau jusqu'à Montréal, où il fut transbordé dans des navires plus petits et transporté à Toronto.

Q. Transbordé sur des bateaux à Montréal?—R. Oui. A ce sujet notre expérience...

Q. Quelles facilités ces bateaux ont-ils trouvé à Toronto pour le déchargement de ce charbon?—R. Le déchargement fut fait avec l'aide de l'outillage de la Commission du port.

Q. En quoi consistait cet outillage?—R. En dragues à bennes; le charbon était empilé sur les quais et il fallait le livrer d'un endroit à un autre. Je dois aussi dire que ce charbon contenait une grande quantité de sassures, comme c'est l'habitude avec le charbon gallois. Je conclus plus tard des arrangements avec les marchands de charbon de Toronto pour qu'ils en fassent la distribution aux gens qui n'avaient pas de charbon. Ils livrèrent ainsi environ 4,500 tonnes, ce qui fait un total de 12,500 tonnes livrées l'hiver dernier par mon département.

M. O'Connor:

Q. Etait-ce du charbon bitumineux ou de l'anthracite?—R. Le charbon gallois? Nous en reçûmes une cargaison qui était du charbon bitumineux et une autre qui était d'anthracite. Le reste du charbon, environ 4,500 tonnes, était en grande partie de l'anthracite américain. Vers février ou mars, nous fûmes obligés de fournir un mélange de charbon bitumineux et d'anthracite. Apparemment, il n'y avait pas assez de charbon pour suffire à la demande. Quelques marchands vendaient du charbon mêlé moitié l'un, moitié l'autre, d'autres le voulaient mélangé dans les proportions d'un quart à trois quarts, c'est-à-dire un quart de charbon mou et trois quarts de charbon dur. Est-ce tout ce que vous voulez savoir?

Q. A quel prix se détaillait ce charbon à Toronto?—R. A $15.50. Puis-je faire une suggestion? C'est-à-dire que le charbon que j'ai commandé coûtait $15.50.

M. Church:

Q. A-t-on éprouvé quelque difficulté avec le charbon gallois? Est-il bon pour tous les usages?—R. Nous ne rencontrâmes de difficultés qu'au début, avant que nous ayons commencé à le sasser.

 [M. D. Chisholm.]

Q. C'est plutôt la question de savoir l'utiliser?—R. Oui. Tant que nous n'eûmes pas commencé à le sasser avant de le livrer, nous eûmes des plaintes.

Q. D'une manière générale, vous a-t-il donné satisfaction?—R. Oui.

Q. Quelle était sa valeur calorifique? Pouvait-il être comparé avec avantage au charbon de la Pensylvanie?—R. Plus de 14,000 calories.

Le président:

Q. Combien de calories contient le charbon de la Pensylvanie?—R. De 13,000 en montant. Le charbon gallois en contenait plus de 14,000.

M. Church:

Q. Avez-vous éprouvé de la difficulté à vous en débarrasser?—R. Non, monsieur.

Q. Vous ne pouviez pas suffire à la demande avec la petite quantité dont vous pouviez disposer?—R. C'est tout le charbon que nous avons importé, deux chargements de wagons.

Q. Avez-vous éprouvé des difficultés à obtenir du charbon gallois? Auriez-vous pu en acheter davantage?—R. Je puis dire que le prix en a augmenté assez considérablement.

Le président:

Q. Vous dites que vous vendiez ce charbon gallois $15.50 au détail?—R. Oui.

Q. Et quel prix vendiez-vous le charbon anthracite?—R. Puis-je vous donner une explication? Nous acceptions des commandes à notre bureau, pour des quantités d'une demi-tonne et pas plus d'une tonne. Nous n'avons pas vendu de charbon qui nous coûtait plus de $15.50.

Q. $15.50 rendu dans la cave du client?—R. Oui, bien que les marchands aient vendu leur charbon à des prix beaucoup plus élevés.

Q. Vendiez-vous l'anthracite américain et le charbon gallois au même prix?—R. Oui, monsieur.

M. O'Connor:

Q. De même que le mélange?—R. Oui.

Le président:

Q. Faisiez-vous un profit sur ce charbon?

M. Church:

Q. On le vendait au prix coûtant?—R. Je vous ai déjà expliqué que nous acceptions les commandes à notre bureau et que nous faisions livrer ce charbon par les marchands contre remboursement. Nous n'avons pas touché à l'argent de ces 4,500 tonnes.

Le président:

Q. Savez-vous si quelqu'un faisait un profit sur ce charbon?—R. Oui.

M. Church:

Q. Le charbon venait-il directement du pays de Galles au port de Toronto?—R. Non, on le transbordait à Montréal dans des bateaux pouvant passer dans les canaux.

Q. Quelle partie de ces $15.50 couvrait le prix de la livraison, de la cour à charbon au domicile de l'acheteur? Un dollar?—R. Non, monsieur, environ $1.65 pour les 4,500 tonnes. Nous n'avons rien payé pour la livraison du charbon gallois, qui a été faite par le service de l'enlèvement des ordures ménagères.

[M. D. Chisholm.]

M. Garland:

Q. Vous dites que le déchargement a été fait avec l'outillage de votre département. Exigeait-on pour cela le même prix qu'un marchand ordinaire aurait dû payer?—R. Non, si je me souviens bien, ce travail était payé au prix coûtant.

Le président:

Q. Pouvez-vous nous dire ce que coûtait le transport de ce charbon du pays de Galles à Montréal?—R. Non, je ne le peux pas.

Q. Pouvez-vous nous dire le prix du transport de Montréal à Toronto?—R. Je ne puis vous le dire de mémoire.

Q. Pouvez-vous vous procurer cette information de quelque manière?—R. Je puis vous l'envoyer par la poste.

Q. S'il vous plaît. Nous la joindrons à notre dossier.—R. Nous avons acheté ce charbon c.a.f., à Montréal.

M. Church:

Q. Lorsque vous avez acheté ce charbon, la demande était considérable, à cause de la rareté de combustible?—R. Oui.

Q. Et les prix étaient à ce moment à leur maximum?—R. Ils n'étaient pas aussi élevés qu'ils le furent plus tard.

Q. Avez-vous éprouvé de la difficulté à obtenir des bateaux pour le transport?—R. On nous vendait le charbon c.a.f. et nous n'avions pas à nous occuper du transport.

Le président:

Q. Quel prix payiez-vous ce charbon à Montréal?—R. Je vous enverrai également ce renseignement.

M. O'Connor:

Q. Les détails entrant dans le prix coûtant?—R. Oui.

Le président:

Q. Vous allez faire cela?—R. Oui.

Q. Vous allez nous laisser cette subvention?—R. Oui.

M. Church:

Q. Auriez-vous aujourd'hui à payer le même prix de transport pour une grande quantité de charbon gallois qu'en janvier dernier?—R. Oui, et un peu plus cher pour le transport de Montréal à Toronto.

Q. Aurez-vous à payer le même prix pour le charbon gallois que pour le charbon de l'Alberta?—R. Je n'en ai aucune idée.

Q. Ces taux élevés resteront-ils en vigueur pendant bien longtemps?—R. Cela dépendra en grande partie des bateaux disponibles.

Q. En achetez-vous encore au pays de Galles actuellement?—R. Non.

Q. Vous proposez-vous d'en acheter?—R. Non, à moins que le bureau de contrôle me l'ordonne.

M. Logan:

Q. Vous dites qu'on se plaignait de charbon avant qu'il ne fût sassé?—R. Oui, parce qu'il contenait trop de poussier.

Q. Parce qu'il renfermait des matières étrangères?—R. Du poussier, résultant du transport.

Q. Vous dites que l'analyse de ce charbon indiquait qu'il contenait environ 14,000 calories (B.T.U.)?—R. Plus de 14,000.

Q. L'avez-vous fait analyser vous-même?—R. Oui.

[M. D. Chisholm.]

Q. Par qui?—R. Je ne me rappelle pas bien si c'est par l'Ecole des sciences appliquées.

Q. Cette analyse a-t-elle porté sur le charbon sassé ou sur le tout-venant?—R. Sur le charbon sassé.

M. Church:

Q. Avez-vous acheté ce charbon à différents endroits, au pays de Galles?—R. Non.

Q. Vous faudrait-il encore payer $15.00?—R. Je ne le sais pas.

Q. Pouvez-vous l'acheter à meilleur marché aujourd'hui?—R. Je ne le sais pas.

Q. Et quel est le prix du charbon mou?—R. On l'a offert à $14.50 la tonne à Toronto.

Q. Vous l'achetez sur le marché?—R. Oui.

Q. Avez-vous déjà traité directement avec les mines, ou par l'entremise de compagnies de transport, ou d'agents?—R. Nous n'avons jamais traité directement avec les mines.

Q. Vous achetez par l'entremise d'un agent?—R. Oui.

M. Logan:

Q. Quel prix vous faudrait-il payer aujourd'hui pour du charbon gallois?—R. On nous a fait plusieurs offres, mais nous n'y avons pas songé sérieusement parce que les prix étaient trop élevés.

Q. Quel prix demande-t-on à l'heure actuelle?—R. Pourquoi?

Q. Pour le charbon gallois?—R. L'on m'a coté un prix de $14.50, je crois.

Q. A quel endroit?—R. Au dock, à Toronto.

M. Church:

Q. Savez-vous que la compagnie Baldwin possède une grande usine à Toronto et obtient son charbon de Swansea, pays de Galles?—R. Je ne le savais pas.

Q. La ville pourrait-elle affréter un bateau et importer ce charbon directement de Swansea?—R. Ce serait possible, si nous décidions d'entreprendre le commerce du charbon gallois, c'est-à-dire que nous pourrions avoir des bateaux capables de naviguer dans les canaux et les faire venir directement, ce qui épargnerait beaucoup de transbordement à Montréal et causerait moins de poussier.

Q. Si vous aviez ces bateaux, est-ce que cela aurait quelque influence sur les prix?—R. Je ne le pense pas.

M. O'Connor:

Q. Je crois que cette question vaut la peine qu'on l'approfondisse davantage avant que le témoin ne se retire. Je voudrais que vous m'expliquiez comment fonctionne le système d'approvisionnement du charbon. Où les marchands de charbon sont-ils installés à Toronto—pas sur les quais, d'après ce que je comprends. Ils se trouvent plutôt sur les chemins de fer, n'est-ce pas?—R. Monsieur le président, il y en encore sur les quais.

Q. Combien sont installés sur les quais et quelle est la capacité de leurs cours?—R. La Standard Fuel Company possède un grand quai; la Rogers Company a aussi un quai au pied de la rue Princess. Il y en a deux.

Q. En supposant qu'il se présente un cas de grave urgence, et que vous puissiez obtenir votre approvisionnement par eau seulement, pourriez-vous organiser rapidement les facilités voulues dans le port?—R. Pas tout à fait. Nous avons cependant beaucoup d'espace dans le port.

[M. D. Chisholm.]

Q. Vous alliez nous dire le nombre de marchands de charbon installés sur les chemins de fer?—R. Ces marchands ont des établissements sur toutes les voies de garage. Au nord de la ville, il faut cependant camionner le charbon sur une distance de cinq ou six milles.

M. Church:

Q. Quel effet a eu l'achat de charbon gallois sur les taux en général? A-t-il servi à régulariser les taux actuels?—R. Je ne puis pas dire s'il a eu cet effet.

Q. Il n'a pas eu pour effet de régulariser les taux dans une certaine mesure?—R. Non. Le bureau de contrôle fixa le prix à $15.50.

Q. Cela a eu quelque effet?—R. Je ne le sais pas.

M. Spence:

Q. La ville a-t-elle fait quelque profit en vendant ce charbon à $15.50 et quel était le pourcentage de poussier qu'il contenait?—R. La ville n'a fait aucun profit à vendre le charbon gallois.

Q. Et l'on en fit la livraison gratuitement?—R. Oui.

Q. Quelle proportion de poussier contenait ce charbon?—R. Laissez-moi aussi ajouter, monsieur Spence, que, pendant la disette de charbon, on fit la livraison et toutes les pertes subies furent portées au compte de la ville. Je crois qu'on était justifiable d'en agir ainsi. On avait du charbon pour subvenir aux besoins de ceux qui n'en avaient pas.

Q. Quel pourcentage de poussier contenait le charbon gallois? Vous est-il resté de ce poussier qui n'a pas été utilisé?—R. Oui, il y avait une quantité de poussier que j'utilise maintenant au chauffage des édifices publics, mêlé à du charbon mou.

M. Logan:

Q. Quel en était le pourcentage?—R. Peut-être 25 p. 100.

Le président:

Q. Vous employez maintenant ce poussier au chauffage de vos édifices publics?—R. Oui, je le mélange au charbon mou.

M. Church:

Q. Il n'y a pas très longtemps, le charbon destiné à Toronto venait par bateau. Pouvez-vous nous dire quelle est actuellement la proportion qui nous vient par bateau et par chemin de fer?—R. Je ne saurais le dire.

Q. Il en vient plus par chemin de fer?—R. Oui.

Q. Il vient presque entièrement par chemin de fer?—R. La plus grande partie.

Q. Il n'en vient réellement qu'une faible partie par eau?—R. Oui. Cela est dû principalement aux conditions actuelles, la ville s'est agrandie vers le nord et c'est dans cette partie que se font la plupart des livraisons de charbon. Le camionnage du charbon à partir des docks jusqu'à Toronto-Est et Toronto-Nord, ou Toronto-Ouest, serait très dispendieux. Les wagons sont maintenant placés sur les voies de garage et les marchands font leurs livraisons de leurs cours les plus rapprochées.

Q. La plus grande partie du charbon de Toronto vient par le district de Niagara?—R. De Buffalo, par chemin de fer.

Q. Il n'en vient plus beaucoup par eau?—R. Très peu.

Q. Quelle en est la raison?—R. Les conditions actuelles.

Q. L'expansion de la ville vers le nord?—R. Oui.

Q. Peut-on obtenir les bateaux voulus dans le port?—R. Je n'ai jamais entendu dire qu'ils fussent rares. Je n'ai eu aucune difficulté à obtenir des bateaux à Montréal l'automne dernier, quand nous avons reçu ce charbon gallois.

[M. D. Chisholm.]

Q. Avez-vous entendu dire que certaines mines vendaient le charbon à des taux fixés?—R. Pas que je sache.

M. O'Connor:

Q. On a déjà posé quelques-unes des questions que je me proposais de demander. Je voulais parler du camionnage et des canaux. A quelle distance du port se trouvent en général ces dépôts de charbon situés sur les lignes de chemins de fer?—R. Oh, de trois à cinq milles.

Q. Et la distance moyenne parcourue pour la livraison du charbon, de ces dépôts au consommateur?—R. Puis-je vous répondre en ne disant pas ce que j'ai moi-même payé?

Q. Parlez-nous de la distance d'abord?—R. Elle est peut-être de deux à cinq milles.

Q. Il s'agit de la longueur de transport sur terre?—R. Oui.

Q. Le camionnage serait alors plus long des quais au consommateur, que des dépôts?—R. Oui.

Q. Et coûterait plus cher?—R. Oui.

Q. La ville de Toronto est construite sur un terrain plutôt plat, sans côtes. Quels sont vos frais de camionnage? Avez-vous une échelle de taux de camionnage?—R. Je pourrais peut-être mieux répondre à cette question en vous disant ce que nous avons payé nous-mêmes. Je fournis présentement du combustible à environ cinquante-cinq édifices et nous avons acheté une grande quantité d'anthracite pour l'hiver prochain. Le camionnage nous coûte $1.50 si la livraison est faite en sacs. Lorsque le charbon est livré en vrac aux postes d'incendie, aux postes de police et aux édifices publics, les frais sont de $1.25 par tonne.

Q. C'est là le coût moyen?—R. C'est le coût exact.

Q. C'est un prix à forfait, pour le camionnage sur longues et courtes distances?—R. Oui.

Q. Il doit y avoir une liste de taux de camionnage pour la ville, n'est-ce pas?—R. Il y a une liste préparée par la police.

Q. Vous pourriez l'adresser au président du comité?—R. Oui, mais elle n'a aucun rapport avec la question du charbon. Je crois que personne ne peut demander plus que tant de l'heure. Lorsque le service des propriétés publiques désire livrer du charbon aux postes d'incendie et de police de Toronto-Ouest, les wagons sont placés sur la voie de garage la plus rapprochée du lieu de livraison. La même chose s'applique à Toronto-Nord et à Toronto-Est.

Q. Pour revenir à la question des canaux, quelle espèce de navires avez-vous employés pour le transport du charbon gallois?—R. Des grandes péniches à vapeur. Le *Maple Leaf* fut l'un des bateaux employés. Je puis envoyer la liste de ces navires au président.

Q. Ce sont pratiquement des chalands à vapeur?—R. Oui.

Q. Quel était leur tonnage?—R. Jusqu'à 2,000 tonnes.

Q. Ce sont des chalands à fond plat?—R. Pour entrer dans le port de Toronto, où il n'y a que 14 pieds d'eau, les bateaux ne doivent pas avoir un bien fort tirant.

Q. La manutention a-t-elle produit beaucoup de poussier dans ce charbon gallois?—R. Oui.

Q. La manutention a causé beaucoup de désagrément?—R. Oui.

Q. Voudrez-vous préparer une liste des frais et l'envoyer au président?—R. Oui.

Q. Vous nous direz le coût à Montréal?—R. Le coût du transbordement sur les péniches, le coût du transport de Montréal à nos docks, et le coût du déchargement, au prix coûtant.

Q. Dans tous les cas, vous mentionnerez la quantité?—R. Oui.

Q. Et vous préparerez votre tableau pour que nous puissions établir une comparaison entre les gros chargements et ceux de moindre importance.—R. Oui.

Le président:

Q. Voulez-vous dire que ces péniches peuvent transporter 2,000 tonnes de charbon?—R. Oui.

M. Stutchbury:

Q. Pensez-vous qu'on pourrait livrer le charbon gallois à Toronto à des prix permettant de faire concurrence à l'anthracite?—R. Je préférerais envoyer ces renseignements au président.

Q. Parlez-nous de l'année dernière, vous avez les prix de l'an dernier?—R. Je ne pourrais répondre à cette question. On a vendu le charbon au détail, à Toronto, jusqu'à $20, c'est-à-dire sur l'ordre des contrôleurs provinciaux du combustible. Nous avions publié une ordonnance fixant à $15.50 le prix maximum du charbon, mais cette ordonnance comportait une clause permettant aux détaillants d'exiger un prix plus élevé, s'ils pouvaient prouver qu'il avaient payé plus qu'un certain prix à la mine. Apparemment, cette ordonnance ne comportait aucune amende et l'on n'en pouvait imposer, à moins que le conseil de la municipalité n'eût adopté une résolution en en prescrivant une.

Le président:

Q. A quel prix moyen avez-vous vendu votre charbon gallois, comparativement au prix moyen demandé par les détaillants?—R. De mémoire, je dirais $15.50.

M. Church:

Q. Avec un taux de 9 dollars par tonne pour le charbon de l'Alberta, expédié en convois entiers, pourriez-vous faire concurrence au charbon de la Pensylvanie sur le marché?—R. Non. Je puis dire que j'ai étudié cette question le 29 août 1922. J'entrai en relations à cette date avec plusieurs compagnies de l'Ouest, dont l'une était la Humberson Coal Company. Le taux du transport était alors de $12.60 et le prix du charbon d'environ $4.

Le président:

Q. De quelle mine s'agissait-il?—R. De la mine Humberson. Je vins à la conclusion qu'il était alors inutile d'acheter ce charbon, avec un taux de transport de $12.60. L'analyse indique aussi que ce charbon ne convient pas à l'usage que l'on voulait en faire. Il n'avait qu'une faible valeur calorifique et la proportion de carbone était élevée.

M. Logan:

Q. Quelle était sa valeur calorifique?

Le président:

Q. Il s'agissait d'un charbon de qualité inférieure?—R. L'échantillon indiquait de 5,001 à 5,005. La moyenne de 5 analyses donna les résultats suivants: eau, 22.164; cendre, 7.516; calories après le séchage à l'air, 11,338; avant le séchage, 8,815.

M. O'Connor:

Q. Il était plus juste de prendre le charbon séché à l'air?—R. Oui, 11,338. J'ai aussi entamé des négociations avec la Dobell Coal Company, de Tofield, Alberta. Voici la réponse que j'obtins: "Nous vous remercions pour votre lettre du 23; le prix de notre charbon est de $2.75 la tonne f.o.b. à Tofield"; on ajoutait: "Nous expédions du charbon à Winnipeg, mais nous n'en avons encore

[M. D. Chisholm.]

jamais envoyé à votre ville, notre charbon est du lignite et non de l'anthracite."

M. Stutchbury: Ce charbon est tiré d'une carrière. Il contient environ 20 p. 100 d'eau. Il ressemble au charbon de la Saskatchewan.

Le président:

Q. Une question seulement à ce sujet. Que devrait être, d'après vous, le taux du transport à partir des régions minières d'anthracite et de semi-anthracite de l'Alberta jusqu'à Toronto, le prix du charbon étant de 4 à 5 dollars la tonne aux mines, afin de permettre au charbon de l'Alberta de lutter avec le charbon anthracite américain?—R. Je ne saurais vous le dire pour la bonne raison qu'il faudrait établir la valeur calorifique relative des deux espèces de charbon.

Q. Il y a eu de la discussion au sujet du charbon dur que nous avons eu. Je supposais que les deux espèces de charbon se valaient.—R. Environ 8 dollars la tonne, si l'on peut acheter le charbon à 4 dollars.

Q. Et si vous le payiez 5 dollars la tonne, il vous faudrait un taux de transport de 7 dollars?—R. Oui. Pour lutter avec la concurrence de l'anthracite, il faudrait que le taux de transport fût d'environ 7 dollars la tonne.

M. Stutchbury:

Q. En supposant que ce charbon fut à peu près de la même valeur que l'anthracite que l'on a ordinairement à Toronto, croyez-vous qu'on l'achèterait si le prix était exactement le même?—R. Je ne le crois pas. Nos gens hésitent toujours à abandonner leurs vieilles habitudes. C'est ce que nous avons constaté l'hiver dernier.

Q. Il faudrait pouvoir le vendre à meilleur marché, soit à un ou deux dollars de moins la tonne que l'on demande actuellement pour l'anthracite américain?—R. Je ne crois pas qu'il serait nécessaire que l'écart fût aussi considérable. S'il y avait une petite différence, on achèterait ce charbon pour l'essayer et, si on le trouvait de qualité égale, on continuerait.

Q. La même réponse s'applique-t-elle au charbon gallois?—R. Elle s'appliquait également jusqu'à ce que les gens fussent venus à notre bureau.

Q. Après qu'on eût sassé le charbon gallois, on n'y fit plus d'objection. On l'accepta comme égal au charbon anthracite?—R. Les objections disparurent en grande partie après qu'on l'eut sassé, et les gens s'habituèrent à ce charbon.

Q. Je déduis alors de vos remarques que le charbon gallois serait aujourd'hui aussi acceptable que l'anthracite?—R. Très acceptable.

Q. Au même point que l'anthracite?—R. Oui, à un grand nombre de gens.

Le président:

Q. Je croirais ce charbon très acceptable, car un grand nombre de gens attendent l'occasion d'acheter leur approvisionnement pour l'hiver et ne sont pas certains de pouvoir obtenir de l'anthracite.

M. Lapierre:

Q. Quel prix demande-t-on aujourd'hui pour l'anthracite américain?—R. Livré?

Q. Oui, rendu dans les caves des particuliers?—R. $15.50.

Q. Pouvez-vous dire au comité à quel prix vous pourriez livrer le charbon gallois, si vous en achetiez pour l'approvisionnement de cette année à Toronto?—R. Non, nous n'avons reçu dernièrement aucune liste de prix.

Q. Depuis quand?—R. Depuis cinq ou six semaines.

Q. Avez-vous appris que le charbon gallois ait augmenté au cours des dernières semaines?—R. Non, je n'ai eu aucun renseignement.

[M. D. Chisholm.]

Q. Ne sait-on pas généralement qu'à cause des conditions actuelles de la Ruhr, il y a eu une forte demande de charbon gallois dans les pays européens?—R. Oui.

Q. Cela n'aurait-il pas pour résultat de faire monter le prix du charbon gallois au Canada?—R. Je ne le crois pas.

Q. Dans ce cas, vous ne seriez guère en mesure d'obtenir qu'on vous fixe des prix pour le charbon gallois cette année?—R. Oui, je crois que je pourrais obtenir des prix à Montréal. Quand des agents viennent nous voir, nous leur demandons de nous fixer un prix f.o.b. à Toronto. Il est très difficile d'obtenir qu'ils se rendent à cette demande. Ils préfèrent nous fixer un prix pour le charbon rendu à Montréal.

Q. Avez-vous commencé à faire un approvisionnement pour l'hiver prochain, à Toronto?—R. J'ai acheté la plus grande partie du charbon dont j'aurai besoin pour les édifices publics placés sous mon contrôle.

Q. Vous avez pourvu aux besoins de la prochaine saison d'hiver?—R. Oui, en ce qui a trait aux édifices publics.

Q. Voulez-vous dire au comité quelle classe de charbon vous avez acheté pour l'hiver prochain?—R. J'ai acheté du charbon anthracite de première qualité, de dimensions choisies.

Q. Avez-vous acheté ce charbon de compagnies régulières ou de producteurs indépendants?—R. De compagnies régulières.

Q. A quel prix?—R. Monsieur le président, j'aimerais mieux ne pas répondre à cette question, il s'agit d'une transaction privée.

Le président:

Q. Alors, vous avez obtenu une diminution?—R. Oui, une diminution considérable.

M. Lapierre:

Q. Encore une question. D'autres personnes ont-elles réussi à obtenir cette diminution?—R. Non, pas pour des demandes d'une tonne ou de dix tonnes. J'ai acheté de 60 à 70 chargements de wagons.

Q. Serait-il possible à quelqu'un qui achèterait la même quantité que vous d'obtenir la même diminution?—R. Je ne le sais pas.

Q. Mais on obtient une diminution en achetant en grandes quantités?—R. Peut-être, je puis dire que j'ai acheté mon propre approvisionnement et que je l'ai payé $15.50.

Q. N'est-il pas entendu que les prix établis par les grandes compagnies ne font pas de distinction pour personne?—R. Je l'ai déjà entendu dire, mais je ne sais pas s'il faut le croire. D'après mon expérience, c'est le contraire qui est vrai. Par exemple, cette année, j'ai préparé des cahiers de charges pour une grande quantité de charbon bitumineux et pour certaines quantités de charbon dur. Les soumissions me furent présentées il y a environ deux semaines, pour que je fasse une analyse des échantillons et un rapport. J'ai recommandé de ne pas accepter les soumissions mais d'acheter le charbon sur le marché.

M. Logan:

Q. Ce que vous dites se rapporte à l'anthracite?—R. Oui.

Q. Quel prix payez-vous le charbon bitumineux?—R. Le prix du charbon bitumineux à l'heure actuelle est très incertain. Vous pouvez en acheter pour environ $6.30, $6.40, ou $6.50, cela s'applique au tout-venant.

M. O'Connor:

Q. Quel est le prix de ce charbon à la mine?—R. Je ne le sais pas. J'achète toujours mon charbon f.o.b. à Toronto.

[M. D. Chisholm.]

Q. Vous pouvez acheter le charbon bitumineux à quel prix? $6.50?—R. Oui, livré sur les wagons à Toronto.

M. Garland:

Q. Pour revenir à la question de la concurrence, vous connaissez bien l'anthracite?—R. Oui.

Q. S'il était possible de vous fournir de l'anthracite de l'Alberta ayant une valeur calorifique égale, et propre à tous les usages domestiques, comme l'anthracite américain, croyez-vous que les Américains diminueraient leurs prix?—R. Je ne saurais répondre à cette question. Je ne suis pas dans les secrets des dieux.

Q. D'après vous, pensez-vous qu'ils le feraient?—R. Dans quel cas?

Q. Je vous demande tout simplement si les Américains diminueraient probablement leurs prix, s'ils le jugeaient nécessaire pour lutter avec la concurrence du charbon de l'Alberta?—R. Peut-être.

Q. Croyez-vous que c'est probable?—R. Je ne puis répondre à cette question, monsieur le président.

M. Logan:

Q. Vous avez eu quelque expérience avec le charbon de la Nouvelle-Ecosse?—R. Seulement qu'au point de vue de la fumée.

Q. Vous n'en avez jamais acheté?—R. Non. Nous avons eu beaucoup de difficultés. On a employé du charbon de la Nouvelle-Ecosse à Toronto, il y a une couple d'années, pour les édifices du gouvernement. Je ne sais pas de quelle qualité il s'agissait. Je ne l'ai jamais vu, mais il ne répondait pas dans tous les cas aux règlements de la ville qui défendent une émission continue de fumée de plus de six minutes.

Q. Vos règlements diffèrent-ils de ceux de la ville de Montréal?—R. Je ne connais pas les règlements de cette ville, monsieur.

M. Stutchbury:

Q. Savez-vous que cela dépend en grande partie de l'éducation du chauffeur?—R. Dans une certaine mesure.

M. O'Connor:

Q. La fumée est un gaz que le chauffeur devrait savoir utiliser et consumer?—R. Oui, le chauffeur peut faire cela dans une certaine mesure.

M. Stutchbury:

Q. Le chauffeur peut l'utiliser presque complètement. Généralement, les chauffeurs apprennent à utiliser certaines espèces de charbon et ne veulent plus modifier leurs méthodes.

M. O'Connor: Ils gaspillent presque toujours le gaz qui se dégage de l'anthracite.

Le président: Je vais vous dire afin, que vous le répétiez à Toronto, que l'édifice où nous sommes est chauffé avec du charbon mou du Nouveau-Brunswick. On emploie ce charbon depuis deux ans et on n'avait jamais obtenu autant de satisfaction de l'anthracite que de ce charbon mou que l'on pensait un combustible inférieur.

M. Garland: Le président peut sans doute dire au comité le prix que l'on paie ce charbon.

Le président: Non, mais on a obtenu un taux de transport spécial du Pacifique-Canadien, et ce charbon fait concurrence avec succès au charbon bitumineux américain, c'est-à-dire que le prix de la soumission était inférieur aux prix des soumissions américaines.

[M. D. Chisholm.]

Q. Le témoin croirait-il qu'un prix de 12 dollars la tonne à Ottawa, pour le charbon du Nouveau-Brunswick est trop élevé?—R. Oui.

M. Stutchbury:

Q. Connaissez-vous les règlements de la ville de Winnipeg relativement à la fumée?—R. Non.

Q. Je suis sous l'impression que ce sont les règlements les plus sévères qu'il y ait sur le continent, et cependant environ 80 p. 100 du charbon que l'on emploie à Winnipeg est du charbon à vapeur de l'Alberta, qui ressemble beaucoup au charbon de la Nouvelle-Ecosse. Ne croyez-vous pas que si la ville de Toronto donnait quelques renseignements aux chauffeurs, qu'elle aiderait à l'industrie du charbon canadien, c'est-à-dire au charbon de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick?—R. Depuis quelque temps, je n'ai pas intenté de poursuites contre les gens qui violent le règlement de la fumée, à cause de la rareté de l'anthracite.

Q. Ce n'est pas cela que je veux dire. Ne croyez-vous pas qu'il serait avantageux à l'industrie du charbon canadien que votre service, ou la division de l'ingénieur de la cité, ou quelque autre service de la cité de Toronto, étudiât les meilleures méthodes d'utilisation du charbon bitumineux dans les établissements industriels, afin d'éliminer ce qui est une nuisance à l'heure actuelle et qui n'est après tout que de la mauvaise combustion due à un chauffage défectueux?—R. Depuis plusieurs années nous essayons de renseigner les gens sur les méthodes d'emploi du charbon. Une chaudière, ou une fournaise peuvent être conformes au règlement de la fumée, les autres ne le sont pas. Une méthode que nous avons essayé de faire adopter aux propriétaires de ces établissements, c'est d'exiger que le chauffeur pousse le charbon embrasé vers l'arrière du foyer et dépose son charbon tout près de la porte de la fournaise afin que la fumée passe au-dessus du feu et se consume avant d'atteindre le tuyau de fumée. C'est l'une des méthodes que nous avons essayées.

M. Church:

Q. Monsieur Chisholm, vous avez fait un certain nombre d'épreuves de ce charbon de l'Alberta au poste de pompiers de la rue Bay, à Toronto?—R. Oui.

Q. Quel a été le résultat de ces épreuves quant à la qualité du charbon?—R. J'ai surveillé quelques-unes de ces épreuves et en ce qui concerne le combustible. . .

Q. Si ce charbon pouvait être transporté économiquement à Toronto, conviendrait-il à nos besoins?—R. Dans certains cas.

Q. Que pensez-vous du taux de 9 dollars par tonne; pourrait-il dans ces conditions faire concurrence à l'autre charbon?—R. Non, un taux de transport de 9 dollars par tonne ne nous permettrait pas d'importer de charbon de l'Alberta et de faire concurrence aux autres espèces de charbon.

M. Logan:

Q. Connaissez-vous le taux de transport du charbon de la Nouvelle-Ecosse à Toronto?—R. Non, monsieur.

M. O'Conner: On nous l'a dit l'autre jour, c'est environ $3.50.

Le président: Le taux est de $4.70 jusqu'à Montréal et d'environ $1.50 de Montréal à Toronto.

Le témoin: Le taux de Montréal à Toronto, que l'on m'a donné l'automne dernier était de $3.00 par chemin de fer.

M. Logan: Ce qui ferait un total de $6.70.

Le président:

Q. Oui. Naturellement, vous savez que le taux de transport, de Sydney à Montréal est d'environ un dollar par tonne, à bord des navires. Désirez-vous aborder quelque autre sujet?—R. Non, je ne le pense pas.

M. Logan:

Q. Puis-je poser une question? Ce taux de 9 dollars par tonne, que nous accorde sir Henry Thornton ne s'applique qu'aux mois de mai, juin et juillet. Est-il absolument nécessaire que ce soit pendant ces mois seulement?—R. Cela nous forcera à accumuler des stocks de charbon; nous ne pourrions livrer tout le charbon de l'hiver pendant les mois de mai, juin et juillet.

Q. Cette espèce de charbon ne se détériorerait-elle pas? si on le met dans les caves en juin ou juillet?—R. Je n'en sais rien, mais on me l'a dit.

M. STUTCHBURY: Puis-je répondre à cette question?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. STUTCHBURY: J'ai eu du charbon de l'Alberta dans ma cave depuis six ans. Le charbon dont j'aurai besoin l'hiver prochain a été placé dans ma cave avant mon départ pour Ottawa, avant Pâques. C'est du charbon de Drumheller. Même le charbon dont parle M. Chisholm ne se détériore pas, si le transport n'est pas trop long. Tant qu'il est à l'abri, il n'y a aucun danger.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser à ce sujet, monsieur Logan?

M. LOGAN: Non.

M. O'Connor:

Q. Avez-vous dit que vous n'aviez eu aucune expérience avec le coke à Toronto?—R. On a vendu une grande quantité de coke préparé au cours de l'hiver dernier; c'était le produit de la Sandard Fuel Company, qu'on désigne sous le nom de coke Solvay. Je crois que cette compagnie est seul agent pour ce coke. Il a donné d'excellents résultats à ceux qui y sont habitués. On trouve encore de ce coke à Toronto et nous avons reçu un certain nombre de wagons de coke de fours, qui comprenait toutes les dimensions et n'a pas donné autant de satisfaction que le coke Solvay.

M. Lapierre:

Q. Quel était le prix de ce coke?—R. $18 et $18.50 la tonne.

M. Spence:

Q. M. Cox nous a parlé de quelque compagnie à Toronto, qui vend, dit-il, du coke préparé à $10?—R. Je n'en sais rien.

Q. Vous n'avez pas acheté de coke pour votre département?—R. Non.

Q. A votre connaissance, il ne s'est pas vendu de coke à Toronto, à un prix aussi peu élevé que 10 dollars la tonne?—R. Non.

M. O'Connor:

Q. Vous savez qu'il existe deux espèces de coke, le coke, sous-produit des usines à gaz, et le coke domestique?—R. Oui.

Q. Vous parlez du coke domestique?—R. Oui, de dimensions préparées.

M. Lapierre:

Q. A 10 dollars la tonne, quelle comparaison pourriez-vous établir avec l'anthracite à $15.50, ou au prix courant aujourd'hui à Toronto?—R. A 10 dollars?

Q. Oui?—R. Je donnerais ma préférence au coke. Je ne sais pas ce que le public ferait.

[M. D. Chisholm.]

M. O'Connor:

Q. Avez-vous déjà employé du coke?—R. En petites quantités, à ma maison.

Q. Vous savez que beaucoup de gens se font une idée que le coke est difficile à allumer?—R. Oui.

Q. Quelle a été votre expérience à ce sujet?—R. La petite quantité que j'ai employée était mêlée à du charbon dur et une fois le feu allumé, il durait assez longtemps.

Q. Quant à la facilité de l'allumage, qu'en pensez-vous, croyez-vous qu'on puisse l'allumer facilement?—R. Je n'ai pas assez d'expérience pour pouvoir me prononcer à ce sujet.

Q. Je suppose qu'à Toronto, l'on ne fait pas sécher les enduits des maisons avec du coke, comme on le fait dans l'Est?—R. Je l'ai vu faire il y a plusieurs années.

Q. Vous avez vu un feu de coke brûlant au centre d'une pièce sans qu'il y ait de tuyau de tirage?—R. Oui.

Q. Et le coke se consume complètement?—R. Je ne puis dire que je l'ai vu se consumer entièrement, mais je l'ai vu faire explosion.

Q. Sans qu'il y ait eu de tirage?—R. Sans tirage.

Q. Avez-vous été dans la pièce où l'on brûlait ce coke?—R. Oui, monsieur.

Q. Et, bien que vous puissiez sentir un peu de gaz, il ne s'en dégage cependant pas pour la peine?—R. Il s'en dégage un peu.

Q. Mais il n'y a pas de fumée?—R. Pas de fumée du tout.

Le PRÉSIDENT: Bien, messieurs, désirez-vous poser quelque autre question à M. Chisholm? Je crois qu'il nous a donné des renseignements précieux ce matin.

M. SPENCE: Je crois qu'il a fort bien passé la question en revue. Je ne vois plus rien qu'on puisse lui demander.

Le PRÉSIDENT: Très bien, messieurs, il est entendu que nous ne siégerons pas de nouveau avant mardi prochain, alorsque nous entendrons les experts en taux de transport de Montréal.

Le comité s'ajourne au mardi, 15 mai, à onze heures de l'avant-midi.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ N° 429,
MARDI, 15 mai 1923.

Le comité spécial permanent des Mines et Minéraux se réunit à onze heures de l'avant-midi. Le président, M. Carroll, occupe le fauteuil.

M. D. CROMBIE est appelé et assermenté.

Le président:

Q. Quel est votre nom au long, M. Crombie?—R. David Crombie.

Q. Quelle est votre occupation?—R. Chef des transports des chemins de fer Nationaux.

Q. Depuis combien de temps êtes-vous employé de chemins de fer?—R. Depuis quarante ans.

Q. Depuis combien de temps êtes vous employé des chemins de fer Nationaux, ou occupez-vous votre présente position?—R. J'occupe cette position,

ou d'autres du même genre, depuis neuf ans. J'ai été quelque temps surintendant général, et quelque temps surintendant des transports.

Q. Vous êtes l'un de ceux qui s'occupent des taux de transport?—R. Mes devoirs consistent en premier lieu à veiller à la distribution du matériel roulant, afin qu'il se trouve où l'on en a besoin pour le mouvement du trafic. Je m'occupe ensuite de l'usage du matériel roulant et d'assurer le transport des marchandises au moindre coût possible. Je n'ai rien à dire dans la détermination des taux de transport.

Q. Vous n'avez rien à dire dans la détermination des taux?—R. Non, je fais partie du service de l'exploitation et non du service du trafic.

Q. Quel est l'expert qui fixe les taux des chemins de fer Nationaux?—R. M. Dalrymple est le chef de la division du trafic et M. Martin est le chef du transport des marchandises.

Q. M. Martin dit qu'il ne connaît rien des taux, peut-être que c'est du coût du transport?—R. Oui.

Q. Il nous a dit que vous pouviez nous donner ces renseignements. Je vais vous poser encore une ou deux questions et le comité pourra ensuite procéder. Connaissez-vous quelque chose de la décision de sir Henry Thornton au sujet du transport du charbon de l'Ouest dans la province d'Ontario?—R. Le taux de 9 dollars par tonne?

Q. Oui.—R. Oui, monsieur.

Q. Je suppose que vous fûtes l'un de ceux qui aidèrent à sir Henry Thornton à en venir à ce taux?—R. Cela n'est peut-être pas tout à fait juste. Sir Henry a été guidé par le coût de la production, qui a été déterminé par le statisticien en chef, M. Mallory, qui est ici présent.

Le PRÉSIDENT: Maintenant, messieurs, j'aimerais faire une remarque. Si vous voulez ne poser qu'une question à la fois et à tour de rôle, ce sera bien mieux. Nous avons tout le temps voulu. Ces messieurs sont à votre disposition.

M. Garland:

Q. J'aimerais demander sur quelle base on s'est placé pour arriver à ce taux de 9 dollars la tonne?—R. On s'est basé sur le prix coûtant, qui a été établi par le statisticien en chef, d'après les résultats de notre expérience passée.

Q. Votre expérience en quoi?—R. Dans le transport des marchandises.

Q. Pouvez-vous donner au comité les détails du coût entrant dans ce taux de 9 dollars?—R. Je puis vous les donner d'après un état préparé par le statisticien en chef, mais comme il est ici lui-même, vous préféreriez peut-être les obtenir directement de M. Mallory.

M. GARLAND: Il serait aussi bien d'assermenter M. Mallory et de l'interroger à mesure que nous procéderons. Il est inutile de diviser les témoignages.

Le TÉMOIN: Monsieur le président, je dois peut-être exprimer clairement que dans le choix de ces item, je ne suis pas intéressé à la question du bon marché du transport. M. Mallory assemble les résultats de nos efforts et nous les présente sous cette forme.

M. E. P. MALLORY est appelé et assermenté.

Le président:

Q. M. Mallory, vous pourriez peut-être nous dire en quelques mots en quoi consiste votre position aux chemins de fer Nationaux?—R. Je suis directeur du bureau de la statistique. Nous compilons les statistiques concernant l'exploitation du chemin de fer, particulièrement en ce qui a trait au coût du transport.

[MM. D. Crombie et E. P. Mallory.]

M. Garland:

Q. Vous pourriez peut-être répondre à la question que j'ai posée au dernier témoin, relativement aux détails entrant dans ce taux?—R. Oui, monsieur, je puis vous donner un état indiquant comment on en est arrivé au taux de 9 dollars la tonne et je serai heureux d'en laisser une copie au comité.

Q. Je crois qu'il vaudrait mieux lire cet état, tout en le joignant à notre dossier?—R. Dois-je le lire?

Le président:

Q. Oui, vous pourriez le lire, M. Mallory?—R. J'ai en main un état montrant une estimation du coût du transport du charbon, en convois entiers, de l'Alberta à Toronto, pendant les mois de mai, juin et juillet. Le coût est divisé en seize sections.

1. Réparations à la voie et aux ouvrages d'art, occasionnées par l'usure, c'est-à-dire à part de l'usure due à l'action des éléments, à la pourriture naturelle, etc. J'estime cette usure à 36.2c. par train-mille.

Viennent ensuite les réparations au matériel.

2. Locomotives de route	34.4
3. Locomotives de manœuvre	2.7
4. Wagons	83.4
5. Proportion des dépenses d'atelier et de la machinerie	20.1
Total des réparations au matériel	140.6
6. Déboursés de trafic	Néant.

Nous n'avons rien calculé dans ce cas.

M. Finn:

Q. Que voulez-vous dire par là?—R. C'est l'administration du département du trafic, du bureau du tarif et de nos bureaux généraux des marchandises, etc., la dépense totale de la division du trafic. Ce sont en quelque sorte des frais généraux.

Le président:

Q. Qu'il vous faut toujours rencontrer, que vous transportiez du charbon ou non?—R. Oui. Nous n'avons pas fait entrer cet item en ligne de compte.

M. Finn:

Q. Ces frais généraux existent que vous fassiez des transports ou non?—R. Oui. Ils augmentent dans une certaine mesure avec les fluctuations du trafic, mais dans ce cas, sir Henry Thornton ne voulait pas qu'on impute une partie des frais généraux généraux à ce trafic.

Le président:

Q. Ce qui était très juste. Continuez.—R. Section des transports:

7. Surveillance, direction des trains, employés des gares, etc. . . . . Néant.

Q. Ce sont là encore des frais généraux?—R. Qui changent en proportion du trafic Dans ce cas, nous avons calculé sur un trafic de 100 wagons, ou deux trains par jour, et nous pourrions suffire à ce trafic sans augmenter le personnel des gares.

8. Salaires des employés des locomotives..	18.6
9. Salaires des employés des trains..	20.3
10. Combustible pour les locomotives de route..	52.5
11. Autres fournitures des locomotives et des trains.. ..	14.0
12. Dépenses des abris à locomotives et des locomotives de route..	10.4
13. Service de manœuvre..	31.2

M. Garland:

Q. Qu'entendez-vous par dépenses des abris à locomotives?—R. Le coût du logement des locomotives, du lavage des chaudières et de la préparation des locomotives pour la route.

14. Enlèvement des trains déraillés, dommages, réclamations..	3.1
15. Pertes et dommages, marchandises..	6.0
16. Dépenses générales et diverses..	Néant.

Il s'agit ici des frais généraux. Nous avons aussi inscrit 10 p. 100 pour les dépenses diverses, soit 34.3, ce qui fait un total par train-mille de 377.2. Le transport couvrira 4,252 train-milles, à $3.77.2, ou un coût total de $16,038 pour un voyage complet, c'est-à-dire pour un convoi chargé venant dans l'Est et retournant à vide dans l'Ouest, un convoi de 1,800 tonnes, ou 50 wagons de 36 tonnes chacun.

M. Finn:

Q. N'est-il pas probable que ces wagons obtiendraient des marchandises à transporter à leur retour?—R. Non, monsieur.

M. Spence:

Q. Pas à cette période de l'année?—R. Nous transportons des wagons vides dans l'Ouest à l'heure actuelle, sans ce trafic.

M. Finn:

Q. Ceci ne se rapporte qu'aux mois dont vous parlez?—R. Notre estimation porte sur le transport fait durant ces mois. Le coût par tonne de $3.77.2 est $8.91, et nous avons dit 9 dollars en chiffres ronds.

En sus de ces détails, je puis laisser au comité un état des calculs faits pour arriver à ces résultats.

M. GARLAND: Je crois que le témoin devrait en effet nous laisser cet état. Au sujet de ce témoignage, monsieur le président, on a estimé la charge du train à 1,800 tonnes; n'est-ce pas là un bien petit train?

Le TÉMOIN: Non, c'est bien plus que la moyenne.

M. Garland:

Q. Cela se peut. Je m'attends à cela quand on songe au transport de petites quantités de marchandises de place en place sur de longs trajets et en convois entiers, mais ne croyez-vous pas qu'il serait possible de transporter de 2,000 à 2,500 tonnes?—R Nous avons basé cette charge sur la capacité actuelle de nos locomotives. Nous ne nous proposons pas d'augmenter le poids de nos locomotives dans l'Ouest.

Q. Quelle est la capacité de traction de vos locomotives à l'heure actuelle? —R. Je ne pourrais pas vous dire de mémoire la capacité moyenne de traction. Mais les locomotives que nous employons dans l'Ouest ont une capacité de traction de 50 à 53 mille tonnes.

Q. Cela dépend de la dimension des trains?—R. Tout dépend de la subdivision et des pentes.

M. Kennedy:

Q. Quelle est la comparaison entre ces chiffres et ceux d'un train ordinaire, chargé de grain?—R. Il n'y a vraiment pas de différence, qu'un train soit chargé de grain ou de charbon. Cela n'a aucun rapport avec la capacité de la locomotive.

Q. Vous avez dit que le tonnage du train de charbon sur lequel vous avez basé votre estimation est l'équivalent d'un train de marchandises ordinaires?—R. J'ai dit que c'était plus que la moyenne, de 500 à 600 tonnes de plus.

Q. Quelle est la dimension ordinaire d'un train chargé de grain?—Je croirais que dans un cas de cette nature, on pourrait charger les locomotives à leur pleine capacité pour ce long trajet.—R. C'est exactement ce que nous avons calculé, nous avons prévu le chargement des locomotives à leur pleine capacité.

Q. Et ce serait environ 1,800 tonnes?—R. En moyenne.

M. Garland:

Q. La moyenne sur tout le parcours?—R. Oui.

Q. Ne serait-il pas possible de traîner une plus lourde charge sur la plupart des divisions et cette charge de 1,800 tonnes ne se rapporte-t-elle pas aux divisions où les pentes sont très raides?—R. Ceci est du ressort de M. Crombie.

M. Crombie: Quelques-unes des questions que vous venez de poser tombent dans les attributions de M. Mallory et quelques-unes sont de mon ressort. Ces chiffres sont basés—je prends la parole parce que je suis intéressé au coût de production—les chiffres du coût sont réunis et M. Mallory établit ses calculs. Cette charge dont vous parlez est basée sur la capacité maximum des locomotives, qui est de 50 et 53 p. 100, ou 50,000 et 53,000 sur les lignes principales; ceci se rapporte également aux plus puissantes locomotives que nous puissions employer pour transporter le charbon des embranchements sur les lignes principales. C'est là la charge maximum que nous puissions transporter, qu'il s'agisse de grain ou de toute autre marchandise.

M. Garland:

Q. Sur tout le parcours?—R. C'est la moyenne du maximum sur tout le parcours, suivant les variations du tonnage sur des divisions particulières.

Q. Vous pouvez transporter de plus fortes charges sur certaines divisions?—R. Oui.

Q. Avec les mêmes locomotives?—R. Oui, et sur d'autres divisions nous ne pouvons pas transporter ces charges.

Q. Sur combien de divisions pouvez-vous transporter des charges de 2 500 tonnes et combien y a-t-il de divisions où vous ne le pouvez pas, et quelles sont ces divisions?—R. Je ne sais pas si vous comprenez bien ce que ces chiffres signifient. Il s'agit de 1,800 tonnes de charbon sur des wagons et un fourgon pesant 900 tonnes, ce qui donne un total de 2,720 tonnes brutes. Sur plusieurs divisions—il faudrait que j'aie recours aux horaires pour m'assurer de leur limite de chargement—nous pourrions transporter jusqu'à 3,000 et même 3,500 tonnes. Sur d'autres divisions la capacité maximum ne serait par la même. On peut dire que le chiffre de 2,700 tonnes représente la moyenne de la somme totale des différentes divisions.

M. Garland:

Q. Combien de divisions y a-t-il? Je pourrais peut-être m'expliquer autrement. Sur quelle partie des 2,000 milles qui séparent l'Alberta de la province d'Ontario auriez-vous besoin d'une augmentation de la force de traction afin de

remorquer des trains plus lourds que ceux qui viennent d'être mentionnés?—R. Il y a un bon nombre de subdivisions en cause. Je vais vous les mentionner. Par exemple, de l'embranchement Cadoman et Mountain-Park, où nous avons acheté le charbon nécessaire à nos locomotives, jusqu'au raccordement des embranchements à Coal-Spur, la charge est de 800 tonnes. De l'embranchement où nous prenons notre charbon jusqu'à la ligne principale elle est de 1,750 tonnes. Du point de raccordement avec la ligne principale jusqu'à Edmonton, 2,300 tonnes. D'Edmonton à Tofield, en descendant la pente douce du Grand-Tronc-Pacifique, 2,000 tonnes; de Tofield à Wainwright, 2,000 tonnes; de Wainwright à Biggar, 2,300 tonnes; de Biggar à Nutana, c'est-à-dire aux cours de Saskatoon, 3,700 tonnes; de Nutana à Watrous, 3,250 tonnes; de Watrous à Touchwood (Touchwood n'est pas un terminus, c'est le sommet des côtes et nous nous proposons d'augmenter là les charges, afin de descendre les pentes avec le plus fort chargement possible) 2,800 tonnes; de Touchwood à Melville, 3,400 tonnes; de Melville à Rivers, 3,100 tonnes; de Rivers à Transcona (Winnipeg), 4,500 tonnes; c'est là une pente facile. De Transcona à Reddith, 3,300 tonnes; de Reddith à Sioux-Lookout, 3.300 tonnes; de Sioux-Lookout, à Armstrong, 3,300 tonnes; d'Armstrong à Nakena, 3,000 tonnes. C'est à cet endroit que nous construisons une ligne de raccordement entre la ligne du Transcontinental et celle d'Ontario, afin d'arriver à la province d'Ontario par la route la plus courte et la plus forte charge possibles. Cette ligne n'est pas encore construite, mais elle le sera à la fin de l'année. De Nakena à Hornepayne, 3,000 tonnes. Nous sommes maintenant dans le district d'Ontario. De Hornepayne à Foleyet, 3,000 tonnes; et Foleyet à Capreol, 3,000 tonnes; de Capreol à Parry-Sound, 2,750 tonnes; de Parry-Sound à Toronto, 1,900 tonnes.

Q. S'agit-il du tonnage net?—R. Non, du tonnage brut.

Q. Ces chiffres comprennent le poids du train et des marchandises?—R. Oui, le poids brut du train, y compris les wagons et leur contenu.

Q. Il n'y a en conséquence que trois divisions où vous ne pourriez pas remorquer un plus fort tonnage?—R. Huit en tout.

Q. Pourquoi n'avez-vous pas basé votre estimation sur un plus fort chargement, ce qui vous donnerait un poids net plus considérable? Vous avez basé votre calcul sur des wagons portant 36 tonnes.—R. Oui, c'est là la moyenne des charges de charbon de l'année dernière.

Q. N'avez-vous pas le matériel voulu pour transporter de plus fortes charges nettes?—R. Oui, nous avons des wagons d'une capacité de 50 tonnes, mais l'emploi de ces wagons n'est pas permis pour le transport du charbon. Ils ne conviennent pas aux expéditeurs qui exigent des wagons fermés et non des wagons à charbon.

Q. En d'autres termes, vous devez employer des wagons fermés?—R. Oui, bien que nous préférions l'emploi des wagons à charbon.

Q. Les plus grands wagons fermés ont une capacité de 36 tonnes?—R. Non, c'est là la moyenne de tous les wagons. Je puis dire que pour les trajets de 100 à 200 milles des mines, on emploie les wagons ouverts, mais pour les plus longs parcours on emploie les wagons fermés.

Le président:

Q. Quelle en est la raison?—R. Les expéditeurs le demandent.

M. Garland:

Q. Vous avez parlé des courtes distances de 100 milles ou plus?—R. C'est 100 ou 200 milles; je n'en suis pas absolument certain, mais ce n'est pas plus que cela.

[MM. D. Crombie et E. P. Mallory.]

Q. Il s'agit là de charbon à vapeur pour les cours locales?—R. Non, je parle du charbon de Drumheller, du lignite. Nous transportons notre propre combustible dans des wagons ouverts. C'est du charbon bitumineux.

Q. Vous pourrez expédier un grand nombre de trains, sans doute, qui seront beaucoup plus chargés que cela?—R. Sur certaines subdivisions, oui.

Q. Vous avez des wagons fermés d'une capacité de beaucoup plus de 36 tonnes?—R. Oui, de 40 tonnes.

Q. En avez-vous en quantité suffisante pour les utiliser à ce transport?—R. Je le crois, si nous nous donnons la peine de les réunir spécialement dans ce but.

Q. Si vous ajoutiez à votre matériel roulant des wagons de 40 tonnes, vous pourriez diminuer ce taux?—R. J'ai fait un calcul à ce sujet, en me servant de chiffres indiquant nos résultats réels basés sur l'année dernière, alors que nous pensions avoir atteint un degré d'efficacité très satisfaisant en nous bornant à ce que nous pouvions faire. On pourrait faire une légère réduction en prenant spécialement la peine de réunir les wagons de 40 tonnes et pourvu que les expéditeurs les chargent au maximum de leur capacité, que nous estimons à 46 tonnes, bien qu'on les désigne comme wagons de 40 tonnes. Le résultat net des calculs de M. Mallory, réduirait le coût à $8.34 au lieu de $8.91.

Q. Maintenant, monsieur le président, le témoin a dit que ces taux avaient été déterminés en se basant sur les résultats de l'année dernière?—R. Oui, monsieur.

Q. Nous comptons sur une augmentation considérable du trafic si l'on obtient des taux suffisamment bas?—R. Je parle du poids moyen dont on peut charger les wagons aux mines, ce qui est déterminé par la capacité du wagon.

Q. Vous parliez simplement de la capacité des wagons?—R. Oui.

Q. J'avais compris que les taux étaient basés sur le chiffre d'affaires de l'an dernier?—R. Non, je parlais du poids des wagons, ou plutôt du chargement des wagons.

Q. En préparant ces taux a-t-on pris en considération l'accroissement probable du trafic?—R. Je ne saisis pas bien votre question.

Le président:

Q. Je crois que M. Garland veut dire que vous n'avez pas actuellement de transport de charbon de l'Alberta à la province d'Ontario, d'une manière générale?—R. Non.

Q. En supposant que le trafic serait considérable, pourriez-vous reviser ces taux?—R. Non, ces chiffres représentent des déboursés réels et sont basés sur un convoi entier de wagons chargés à leur pleine capacité. La charge des wagons est cependant basée sur la moyenne des charges de l'an dernier. On pourrait faire le changement que vous suggériez, c'est-à-dire choisir les plus gros wagons et les charger plus pesamment. Ces chiffres représentent ce qu'il nous en coûte pour le transport.

Q. Sur la base de trains entiers?—R. En se basant sur des convois entiers et non pas sur une échelle de taux. Ces chiffres représentent le coût du transport et non pas un taux de transport. Sir Henry les a présentés sous forme de taux, mais il s'agit là de déboursés réels. Il serait impossible d'établir des taux sur cette base, excepté dans un but spécial de cette nature. Il s'agit là des déboursés réels occasionnés par le mouvement d'un train chargé à sa capacité, qui ne peuvent être modifiés qu'en employant les wagons de 46 tonnes au lieu de ceux de 36 tonnes. Si l'on me permet de faire une réflexion, il est très difficile de déterminer exactement la somme des déboursés réels.

[MM. D. Crombie et E. P. Mallory.]

M. Garland:

Q. Puis-je vous demander quelle est la différence dans le coût du mouvement d'un train en hiver, relativement au coût d'été? Prenons le coût de novembre à janvier d'un côté et de mai à juillet d'un autre côté. Pouvez-vous me donner une idée de la différence qui existe dans le coût?—R. Non.

Q. Diriez-vous que le coût est de 35 p. 100, ou de 50 p. 100 de moins en été?—R. Je n'aimerais pas à faire une estimation. Ce serait une simple supposition.

Q. Nous pourrions considérer le témoignage rendu par sir Henry Thornton devant le comité spécial du Sénat. Il croit qu'il y a une différence considérable dans le coût du transport en été et en hiver et il est allé jusqu'à dire: "Je puis transporter le charbon à bien meilleur marché au mois de mai, dans l'Ouest, que je le puis au mois de février; à cause du froid et de la neige nous sommes obligés de diminuer nos charges de moitié et il en coûte facilement deux fois plus pour transporter une tonne de marchandises en hiver qu'en été ou au printemps, en ce qui a trait à l'ouest du Canada." Vous croiriez que cette déclaration est approximativement correcte. C'est là le témoignage de sir Henry Thornton devant le comité du Sénat.—R. C'est la première fois que j'entends répéter ce qu'il a dit et je suppose qu'il avait à l'esprit certaines conditions locales. Je ne suppose pas qu'il voulait parler d'un taux ou de conditions générales pendant l'hiver.

Q. Il ne mentionna que deux mois en particulier, mai et février, comme étant en opposition directe l'un à l'autre en ce qui a trait au coût du transport. Je ne crois pas qu'on puisse se tromper sur ce qu'il voulait dire. "Il en coûte facilement deux fois plus pour transporter une tonne de marchandises en hiver qu'en été ou au printemps." Ne perdez pas de vue qu'on ne parle que de l'Alberta et de l'Ouest. Seriez-vous prêt à dire que ce témoignage est correct, ou dans les limites du bon sens?—R. J'aimerais savoir à quoi il pensait à ce moment. Il y a l'entretien du matériel et de la voie et bien d'autres item qu'on n'a pas mentionnés et si vous désiriez avoir le résultat net de tout cela, je ne pourrais pas vous faire d'estimation à première vue, ce serait vous induire en erreur.

Q. A la question suivante, on lui demanda:

> "*L'hon. M. Casgrain:*
>
> Q. Dans les circonstances les plus favorables, que coûterait le transport d'une tonne de charbon par mille?—R. Je ne saurais répondre à cette question posée à l'improviste. Je pourrais vous répondre un peu plus tard, après avoir fait quelques calculs, mais tout dépend de ce que vous faites entrer dans le coût.
>
> Q. Plusieurs sénateurs ont déjà trouvé la réponse pour eux-mêmes?—R. Oui, il y a ceci de particulier au sujet des questions de transport. Je puis vous donner—et vous prouver—le coût du transport d'un objet quelconque en toute circonstance et à toutes fins, et chacun peut en faire autant. Tout dépend du point de vue auquel vous envisagez la question. Prenez par exemple le trafic que nous discutons en ce moment. Il ne serait pas juste de porter au compte de ce trafic une quantité de dépenses générales de bureaux et d'autres choses de ce genre, parce qu'il faudra faire ces déboursés quand même, que l'on transporte du charbon ou non. Il ne serait pas juste de faire porter à ce trafic toutes les dépenses de l'entretien de la voie, parce qu'il faudra l'entretenir quand même et ce serait aussi dispendieux. C'est pourquoi, lorsque vous demandez à un expert en chemins de fer "Quel est le coût du transport d'une tonne de marchandises de A à B?", il peut vous dire avec assez de raison tout ce qu'il veut, ou vous donner une réponse quelconque. Tout dépend du point de vue. En d'autres termes, il vous faut asseoir votre théorie et préparer les conditions de votre réponse avant d'essayer de la formuler. Je pourrai répondre à

votre question plus tard, mais je n'aimerais pas à vous répondre immédiatement, parce qu'il y a certaines dépenses qui ne devraient pas entrer en ligne de compte.

L'hon. M. Laird:

Q. Cette même méthode de calcul des coûts de transport par chemin de fer s'applique-t-elle aussi bien à toutes les catégories de marchandises?—R. Oh, c'est la question la plus difficile au monde à répondre, si l'on veut être honnête et ne tromper personne. Par exemple, prenons un train; l'on peut remorquer 18 wagons de marchandises de A à B, à aussi bon marché que 15 wagons; je défie qui que ce soit de trouver les dépenses additionnelles de l'addition de deux wagons à un train quelconque. La même chose s'applique à un train de voyageurs; il n'en coûte pas un sou de plus pour tirer un train rempli de voyageurs que pour tirer un train vide. En ce qui concerne les marchandises, le seul point qui compte, c'est la capacité de la locomotive. Si celle-ci ne peut tirer que 20 wagons et que ayez 21 ou 25 wagons à expédier, vous aurez un convoi de 20 wagons, c'est-à-dire tout ce que la locomotive peut tirer à sa suite et un autre convoi de 5 wagons,, ce qui n'est que le quart de la puissance de la deuxième locomotive. De sorte que si l'on entreprend la discussion du coût du transport, on arrive à toutes sortes de difficultés et d'impasses et l'on ne fait que s'embrouiller. C'est plus une proposition d'affaires que tout autre chose."

J'ai lu cet extrait à la page 54 du témoignage de sir Henry.

Q. Cela est-il vrai?—R. Tout dépend de la compilation des chiffres. En faisant les calculs que nous vous soumettons, nous n'avons tenu compte que des déboursés réels et nous disons explicitement ce qu'ils sont. On pourrait ajouter d'autres choses.

Q. Il dit aussi: "Il ne serait pas juste de faire porter à ce trafic une quantité de dépenses générales de bureaux et d'autres choses de ce genre, parce qu'il faudra faire ces déboursés quand même, que l'on transporte du charbon ou non." Puis-je vous demander si les dépenses dont il parle sont entrées en ligne de compte dans la compilation des chiffres que vous nous présentez?

Le TÉMOIN (M. Mallory) : Nous n'avons pas tenu compte de 78 p. 100 de l'entretien de la voie et des ouvrages, pas plus que de 100 p. 100 de nos frais de trafic.

Le président:

Q. C'est-à-dire que le taux de 9 dollars la tonne ne comprend pas les frais du trafic?—R. Non, nous avons ignoré la totalité des frais généraux et divers, c'est-à-dire du personnel exécutif du bureau-chef, de la division de la comptabilité, du service légal, etc. Je n'ai pas les chiffres du pourcentage, mais tous nos frais de gérance, d'expédition des trains, du personnel des gares, des télégraphistes, etc., ne sont pas entrés en ligne de compte.

M. Garland:

Q. Monsieur le président, peut-être que le témoin (M. Mallory) pourrait répondre à la question que j'ai posée à M. Crombie (l'autre témoin), il y a quelques instants au sujet de la difficulté relative de la circulation des trains en hiver et en été. Pourriez-vous nous en donner une idée?—R. Non, monsieur, à cause des fluctuations du trafic ainsi que des conditions de la température. Par exemple, au cours du mois d'octobre, nous avons maintenu la circulation à meilleur marché qu'en mai, juin et juillet.

Q. A cause de l'augmentation du trafic?—R. Nous pouvons alors charger nos trains à pleine capacité, tandis que durant les mois d'été, il nous faut maintenir nos cadres de service.

Q. Vous considérez la question au point de vue de la charge des convois?—R. Oui.

Q. Le coût réel de la circulation des trains par tonne-mille, en ignorant la quantité du trafic, est beaucoup plus considérable en été qu'en hiver?—R. Bien, je ne pourrais pas répondre immédiatement à cette question. Je crois que nous avons fait des calculs à ce sujet.

Q. Il est important que nous ayons ces états, parce que le taux offert ne s'applique qu'à la saison d'été et est basé sur les conditions de l'été et sur une augmentation du trafic. Un grand nombre de gens disent que le taux pourrait être moins élevé.

Le TÉMOIN (M. Crombie): Nous nous associons à vous pour essayer de transporter ce charbon. Nous sommes très désireux d'y parvenir.

M. McBride:

Q. Tant que vous ne serez pas obligés de le faire au-dessous du prix coûtant.—R. Absolument, et je pourrais ajouter que certains des facteurs du coût que nous avons ignorés pourraient être augmentés, mais il est si difficile d'établir la proportion de l'augmentation que nous n'en avons pas tenu compte du tout. Par exemple, si nous expédions plus de trains, nous aurons plus d'ordres d'expédition à donner et il faudra installer un plus grand nombre de bureaux de télégraphe en proportion du nombre de trains, et il faut tenir compte du personnel de commis. Il est difficile d'établir le coût exact. Ces chiffres ne représentent pas le total du coût, mais les item que nous avons pu prévoir.

Q. N'y aurait-il pas quelque désavantage au service si vous réunissiez tous les plus gros wagons pour le transport du charbon? Je sais que nous demandons souvent de gros wagons pour l'Ouest, mais nous voulons aussi quelquefois des wagons plus petits et il me semble que si la plus grande partie de vos gros wagons était employée au transport du charbon, il en résulterait un désavantage pour le reste du service.—R. Cela est très vrai, mais d'un autre côté nous prévoyons que le transport du charbon se fera en grandes quantités. C'est pour cela que j'étais prêt à accorder à M. Garland le bénéfice du plus bas taux possible, même à encourir la dépense de réunir tous ces wagons.

M. Logan:

Q. Y a-t-il quelque raison pour que les dépenses soient plus fortes en septembre et octobre qu'en juin et juillet?—R. La différence est causée par le plus fort volume du trafic. Nous cherchons notre salut dans la quantité du trafic.

Q. Vous offrez un taux de 9 dollars en mai, juin et juillet?—R. Oui.

Q. Pourquoi ne pouvez-vous pas accorder le même taux en septembre, octobre et novembre?—R. Sir Henry n'a pas mentionné d'autres mois que mai, juin et juillet, parce que pendant les autres mois nos locomotives et nos wagons sont employés au transport des marchandises générales.

Q. C'est parce que vous manquez de matériel roulant? Y a-t-il quelque autre raison?—R. Peut-être, monsieur Logan, que cela vous donne une fausse impression. Afin d'avoir des wagons pour les mois où la demande est la plus considérable, nous gardons tous ces wagons inactifs pendant les autres neuf mois de l'année et nous en portons le coût. Plus vous concentrez la demande totale et plus élevé sera le coût. Nous essayons de remplir les vides et lorsque la demande n'est pas très forte pour les locomotives et les wagons, nous voulions les utiliser, parce que la période de la plus grande activité augmente le coût général des affaires.

Q. Y a-t-il quelque raison pour que vous ne puissiez utiliser des wagons de 100 tonnes sur le chemin de fer transcontinental?—R. Les ingénieurs qui ont calculé la force des ponts seraient mieux en état que moi de répondre à cette question, mais la division du génie me dit qu'il faudrait pour cela reconstruire presque toute la ligne. Cela est impossible. Nos voies et nos ponts n'ont pas été construits en vue de si lourdes charges.

Q. J'ai à ce moment en main le témoignage de M. M. J. Butler, qui a été pendant plusieurs années sous-ministre des Chemins de fer et Canaux et qui est un ingénieur très capable. Il parlait du chemin de fer de la Virginie, dont les pentes sont très faciles, mais pas du tout meilleures que celles des chemins de fer Nationaux, le Canadian-Northern et le Grand-Tronc. Il parle aussi des wagons à charbon et il cite une lettre du vice-président du chemin de fer de la Virginie qui dit: "Nous avons une section de 14 milles, où la pente opposée au mouvement des charges est de .6 p. 100, sur le versant des montagnes Alleghanys". Il continue: "La pente maximum que doivent monter les convois, à part cette section, est de .2 p. 100. Nous avons deux sections dont la pente est de 1½ p. 100, l'une a 8 milles de longueur et l'autre 11 milles; toutes les deux sont opposées au mouvement des trains vides." Maintenant M. Butler fait circuler ces trains sur la pente adverse maximum. Pouvez-vous m'expliquer la différence entre la déclaration de M. Butler, dans laquelle il mentionne le chiffre de $4.37, et votre taux de $9, pendant les trois mois où le transport du charbon est presque nul?—R. Avez-vous dit que M. Butler n'a qu'une seule pente adverse au mouvement de son charbon vers la côte? De l'Alberta à l'Ontario, nous avons un chemin de fer onduleux. Il n'y a pas de pente des montagnes à la mer dans le même sens que le chemin de fer de la Virginie, qui n'a que 400 milles de longueur et n'a qu'une seule pente adverse. Ce chemin de fer n'est limité dans ses charges de convois que par la capacité de ses ponts et de ses wagons.

Q. Vous n'avez pas deux sections de huit milles de longueur où la pente est de 1½ p. 100?—R. Cette pente se rapporte aux trains vides.

Q. Voici ce que nous aimerions savoir. Si nous sommes pour inaugurer dans notre pays une politique nationale destinée à nous rendre indépendants des Etats-Unis au point de vue du combustible, il va falloir transporter le charbon en grandes quantités avec les locomotives les plus puissantes et les wagons les plus forts qu'il sera possible d'utiliser. Je suppose que ce charbon serait transbordé, disons à Winnipeg, et ensuite transporté à travers le continent en un convoi entier. Sur cette base, nous désirions savoir quel serait le plus bas coût de transport, indépendamment du matériel. Vous êtes censé posséder le meilleur matériel et si vous ne l'avez pas, vous devriez l'avoir.—R. M. Logan, nous considérons que nous possédons le meilleur matériel pour subvenir à nos besoins généraux. Comme je vous l'ai expliqué, le charbon de Drumheller à distination de l'Ontario ne saurait être transporté sur ces wagons de la Virginie. On ne voudrait pas accepter un wagon ouvert. Le lignite de Drumheller contient une forte proportion d'eau.

Q. Je ne parle pas du lignite, mais du charbon bitumineux.

M. Garland:

Q. Puis-je dissiper la légère confusion qui s'est produite? Le charbon de l'Alberta que l'on a expédié à Toronto pour les fins domestiques n'est ni du bitumineux ni du lignite. C'est un charbon sous-bitumineux qui contient certainement un pourcentage d'eau, mais la qualité de charbon que l'on se propose d'expédier en Ontario si l'on obtenait un taux de transport favorable ne contient qu'un faible pourcentage d'eau et devrait pouvoir être transporté sur des wagons ouverts pendant les saisons propices de l'année.

Le PRÉSIDENT: Qu'appelez-vous une saison propice?

M. GARLAND: Une saison pendant laquelle il n'y aura pas de longs arrêts sur la route, alors que le charbon serait exposé à la pluie.

Le TÉMOIN: Ma déclaration est basée sur l'expérience. On refuse absolument d'accepter d'autres wagons que les wagons fermés.

M. Logan:

Q. Nous ne devrions pas songer à importer du lignite. Je le connais très bien. J'en ai fait analyser et je l'ai exposé à la pluie, mais le seul charbon qu'on puisse faire venir de l'Ouest dans la province d'Ontario, provient des collines du pied des montagnes de l'autre côté d'Edmonton. C'est du bitumineux, ou du semi-bitumineux; c'est sur ce charbon qu'il faut se baser et le seul moyen pratique consiste à le transporter sur les plus grands wagons à haussette. D'après moi, il ne sera jamais pratique de transporter le charbon de l'Alberta dans des wagons fermés.

Le PRÉSIDENT: Les témoignages rendus devant ce comité sont unanimes à éliminer le charbon lignite, de sorte que nous ne devrions pas nous en occuper. Les chiffres que M. Crombie a donnés ne se rapportent pas à la mine de Drumheller.

Le TÉMOIN: Le calcul du coût a été basé sur la moyenne des différentes mines.

M. Logan:

Q. A l'ouest d'Edmonton?—R Oui.

M. Garland:

Q. Nous avons du charbon domestique à Three-Hills, Mountain-Park et Saunders-Creek. Tout ce charbon conviendrait parfaitement à nos besoins. Relativement au taux de transport de charbon de la Virginie, M. Logan a lu une citation de la revue "Railway Age", du 27 mai 1921, concernant une épreuve faite sur le chemin de fer de la Virginie pour la circulation d'un train exceptionnellement considérable. On a réussi à transporter du charbon de New-River à Tidewater, au taux de $2.80 par tonne, sur une distance moyenne de 410 milles, ce qui donne un taux de 7/1000 de dollars par tonne-mille.

M. Logan:

Q. Et l'on réalise un profit à ce taux?

M. CROMBIE: Oui, un joli profit.

M. CHURCH: Monsieur le président, puis-je poser quelques questions au témoin? En d'autres termes, le taux qu'on nous a mentionné est final d'après les chiffres que M. Crombie nous a cités.

M. CROMBIE: Oui.

M. CHURCH: A-t-il été considéré par votre conseil d'administration?

M. CROMBIE: Je ne le sais pas.

M. CHURCH: Avez-vous fait quelques expériences et transporté du charbon au centre du Canada, en trains entiers?

M. CROMBIE: Nous avons fait des expériences avec des convois entiers de grain.

M. CHURCH: Combien de démonstrations pratiques avez-vous faites en amenant des convois entiers au centre du Canada?

M. CROMBIE: Il n'y a aucune différence, qu'il s'agisse de transport de charbon ou d'autre chose. Nous assurons la circulation de convois entiers pendant l'été et l'automne et le chiffre du coût est basé sur les résultats obtenus.

M. CHURCH: Etes-vous sous le contrôle de la Commission des chemins de fer?

[MM. D. Crombie et E. P. Mallory.]

M. CROMBIE: Je le crois.

M. CHURCH: Est-ce là le tarif qu'elle a adopté.

M. CROMBIE: Non, ce taux n'a pas encore été accepté, c'est pourquoi il n'a pas été publié.

M. CHURCH: Avez-vous déjà consulté la commission des chemins de fer?

M. CROMBIE: C'est là une question de tarif.

M. CHURCH: La commission des chemins de fer a-t-elle établi des règlements pour le transport du charbon dans la province d'Ontario?

M. CROMBIE: Non.

M. CHURCH: La question lui a-t-elle été soumise?

M. CROMBIE: Pas que je sache.

M. CHURCH: Pas dans le cas d'urgence actuel. En d'autres termes, d'après ce que je puis voir, vous aimez mieux fixer un taux de 9 dollars et ne pas avoir de trafic que de demander 6 dollars et avoir le meilleur du transport.

M. CROMBIE: Nous y perdrions tant d'argent que nous ne pouvons y songer.

M. CHURCH: Si nous entreprenions l'étude de vos tarifs. . .

M. CROMBIE: Ce ne sont pas là des taux, mais les chiffres indiquant le coût réel.

M. CHURCH: Si cela est exact, la partie centrale du Canada, qui a fourni une grande partie des capitaux qui ont servi à la construction des chemins de fer de l'Ouest, aurait fait tout aussi bien de ne pas contribuer un cent à la construction de ces chemins de fer. Elle a fourni une forte proportion du coût de la construction du Grand-Tronc et du Grand-Tronc-Pacifique dans les provinces de l'Ouest et elle aurait été tout à fait aussi bien de ne pas contribuer un cent en ce qui concerne la possibilité d'avoir accès aux ressources naturelles de ces provinces, si vous nous demandez un taux prohibitif.

Le PRÉSIDENT: Vous semblez rendre un témoignage, monsieur Church.

M. CHURCH: Si nous ne pouvons pas avoir les témoins voulus, à quoi sert de faire comparaître ces subordonnés. J'avais compris jeudi dernier, que nous avions assigné le président des chemins de fer. Maintenant, ce président des chemins de fer peut-il se permettre de répondre à un comité de la Chambre des Communes, à la cour Suprême de tout le Canada: "Je ne puis pas me rendre à votre demande, j'ai d'autres engagements".

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous parler de sir Henry Thornton?

M. CHURCH: Oui.

Le PRÉSIDENT: Nous ne lui avons pas demandé de comparaître.

M. CHURCH: Alors, si on ne l'a pas demandé, le comité tourne dans un cercle vicieux.

Le PRÉSIDENT: C'est au comité à décider. Si vous pensez que nous tournons dans un cercle, j'espère que nous trouverons le centre à quelque moment. Puis-je ajouter que ce sont là les messieurs que M. Martin nous avait suggéré de demander, afin de nous donner le témoignage d'experts sur les questions au sujet desquelles nous les avons interrogés aujourd'hui. Sir Henry Thornton n'a pas été requis de comparaître et j'aimerais que cela fut bien compris.

M. SPENCE: Je ne crois pas que sir Henry Thornton soit en état de nous donner ces renseignements dans tous les cas.

M. CHURCH: La commission américaine de commerce entre états a dû faire face aux mêmes difficultés avec les chemins de fer des Etats-Unis, qui demandaient des taux prohibitifs. La commission fixa des taux que les chemins de fer durent accepter et le peuple se trouva soulagé dans une certaine mesure. Nos chemins de fer Nationaux perdent de l'argent avec leurs hôtels, avec la Marine marchande et maintenant ils ne peuvent venir en aide au peuple canadien dans un cas d'urgence, en transportant le charbon de l'ouest du Canada. J'avais suggéré d'accorder des subventions si cela était nécessaire. . .

[MM. D. Crombie et E. P. Mallory.]

Le PRÉSIDENT: Il s'agit là d'une autre question tout à fait différente. Nous y viendrons sans doute, mais je voudrais que le comité se bornât à poser à ces messieurs des questions de leur ressort.

M. CHURCH: J'aimerais qu'ils nous donnassent une démonstration équitable des taux. Ils préfèrent ne pas transporter de charbon à 9 dollars, que d'obtenir la meilleure partie des affaires à 6 dollars. Il vaudrait tout aussi bien le transporter par dirigeable que par cette méthode. Que feraient-ils si les Etats-Unis refusaient de fournir notre approvisionnement?

Le PRÉSIDENT: Désirez-vous poser quelques questions?

M. CHURCH: Non, je ne veux pas perdre mon temps à poser des questions. Nous tournons tout simplement dans un cercle.

M. GARLAND: Le témoin m'a promis des chiffres il y a quelques instants.

M. MALLORY: Je n'ai pas les chiffres pour toute l'année, mais en janvier 1922, le coût moyen par tonne-mille a été de 11.1000. En février; il a été de 10.7 millièmes; en mars, de 8.6; en avril de 11.5. Je puis ajouter que ces fluctuations ne sont pas imputables à des différences dans le coût. Les fluctuations du trafic ont beaucoup à y faire. Quand nos trains sont raisonnablement chargés, le coût baisse naturellement par tonne-mille. Si nous rencontrons un mauvais mois, comme celui d'avril 1922, où il n'y a presque pas de transport et comme il nous faut maintenir notre service de trains, le coût par mille monte naturellement.

M. GARLAND: Quels sont les chiffres du mois de mai?

M. MALLORY: Je n'ai pas les chiffres des mois de mai, juin et juillet. Je crois cependant que je puis vous les procurer, mais je ne les ai pas ici.

M. GARLAND: Je demanderai alors au témoin de nous envoyer un état.

M. MALLORY: Pour les douze mois de 1922?

M. GARLAND: Vous avez dit que vous aviez les chiffres pour janvier, 11 millièmes; février, 10.7; mars, 8.6, et avril, 11.5, et que ces chiffres varient à cause des fluctuations du trafic, suivant qu'il y a plus ou moins de trafic.

M. MALLORY: Oui, d'une manière générale.

M. GARLAND: J'aimerais que le témoin nous fournisse les chiffres pour le reste de l'année, ainsi que le volume du trafic, si c'est possible.

M. MALLORY: Oui, je puis vous donner les chiffres du trafic.

M. GARLAND: Nous pourrons alors voir la chose clairement.

M. MALLORY: Oui.

M. GARLAND: Vous vous attendriez alors que le trafic accordé à vos lignes, soit dans l'Est ou dans l'Ouest, contribuerait à baisser le coût du trafic par tonne-mille?

M. MALLORY: Dans ce cas, nous avons simplement calculé la moyenne des déboursés réels nécessités par ce transport de charbon, qui ne portera pas réellement sa part entière des frais généraux du trafic. C'est-à-dire que nous avons éliminé les dépenses du trafic et les frais généraux. Il ne peut donc être fait de réduction supplémentaire.

M. GARLAND: En préparant ces taux, avez-vous étudié la possibilité d'une augmentation du trafic de l'est à l'ouest?

M. MALLORY: Non.

M. GARLAND: Vous n'avez pas tenu compte non plus de l'augmentation du trafic local dans la province d'Ontario, ou les provinces centrales, causé par l'établissement de nouvelles industries et une augmentation de la population.

M. MALLORY: Non, monsieur, nous n'avons basé notre calcul que sur le coût du transport à Toronto en convois entiers.

M. GARLAND: Sir Henry Thornton, parlant devant le comité du Sénat, a dit, à la page 58 de son témoignage:—

"Nous pourrions peut-être établir un taux très bas pour le transport du charbon, afin d'encourager l'établissement d'industries dans les pro-

[MM. D. Crombie et E. P. Mallory.]

vinces centrales en espérant que nous pourrions ensuite tirer assez de profits des produits de ces industries, de l'accroissement de la population et de la prospérité générale pour compenser les pertes subies en transportant le charbon à bon marché."

M. MALLORY: Oui, mais c'est aller bien loin de la question.
M. SPENCE: C'est de l'anticipation.
M. MALLORY: Oui.
M. LOGAN: Monsieur le président, je ne m'occupe pas de ce qu'ont pu être les recettes dans le passé, ou de ce que l'on peut faire avec le matériel actuel, mais j'aimerais que l'on fasse comparaître quelqu'un devant le comité qui puisse nous dire—pourvu que nous ayons les ponts voulus, les locomotives les plus puissantes et des wagons d'une capacité de 100 tonnes—quel serait le coût réel du transport du charbon générateur de vapeur de l'ouest d'Edmonton à la province d'Ontario. Je ne sais pas qui l'on pourrait demander, mais j'aimerais entendre ce témoin.
M. MALLORY: Il s'agit d'une question de capitaux à engager afin d'obtenir assez de wagons de 100 tonnes pour maintenir un trafic, disons de 100 wagons par jour. Il faudrait dépenser 70 millions de dollars pour les wagons seulement. Ils coûtent 7,000 dollars chacun et il en faudrait 100,000.
M. LOGAN: Nous avons perdu autant d'argent en trois ans du fait de la différence dans le taux du change.
Le PRÉSIDENT: Vous acceptez les idées de M. Butler.
M. LOGAN: Oui.
Le PRÉSIDENT: Qu'avec le matériel voulu, il serait possible de transporter du charbon de Drumheller à Toronto...
M. LOGAN: De la région à l'ouest d'Edmonton, où il se trouve du charbon sous-bitumineux.
M. SPENCE: Il nous faudrait aussi reconstruire notre chemin de fer et de nouveaux ponts.
M. MALLORY: Cela coûterait probablement 200 millions de dollars.
M. LOGAN: Je m'oppose à ce que le témoin nous donne cette réponse, il ne sait pas ce que cela coûterait. Il ne devrait pas faire cette déclaration, parce qu'il ne fait qu'émettre une supposition, il n'est pas un expert. Je ne voudrais pas faire un discours, mais nous avons construit ce chemin de fer à travers le pays à un coût formidable, parce que nous voulions une voie offrant des pentes minimum et très faibles. Nous croyions avoir construit le meilleur chemin de fer du continent et maintenant on vient nous dire que les ponts ne peuvent porter que de petites locomotives et ainsi de suite.

Le président:

Q. Avez-vous lu le témoignage de M. Butler au sujet de la différence entre les ponts du Transcontinental et ceux du Pacifique-Canadien, etc.?—R. J'ai lu le compte rendu qui en a paru dans les journaux, mais je ne l'ai plus présent à la mémoire.
Q. Vous n'avez pas lu le texte du témoignage même?—R. Non, monsieur.
Q. Pouvez-vous nous dire si les avancés de M. Butler au sujet de la comparaison des pentes de ces chemins de fer sont exactes ou non?
M. MALLORY: J'ai lu ce témoignage et je dirais que les pentes n'entrent pas du tout en ligne de compte. Il s'agit du matériel et de la condition de la voie.
Q. Avez-vous attribué quelque importance à ce témoignage en ce qui a trait aux possibilités si l'on avait le matériel voulu, dans la condition où se trouve actuellement la voie? Comprenez-vous ma question?—R. Pas tout à fait.
Q. Avez-vous étudié le témoignage de M. Butler relativement aux possibilités du chemin de fer dans son état actuel, si l'on avait le matériel voulu, comme

le chemin de fer de la Virginie?—R. Je ne comprends pas très bien ce que vous entendez, monsieur le président, par l'expression "matériel voulu". Nous estimons que notre matériel actuel est suffisant pour répondre aux conditions existantes. On fait circuler sur le chemin de fer de la Virginie des convois de 5,000 tonnes, d'après ce que je comprends.

M. SPENCE: Je crois qu'il a fait cette déclaration.

Le PRÉSIDENT: Ce chemin de fer possède de grands wagons, comme n'en ont pas les chemins de fer Nationaux.

M. CROMBIE: Et comme nous ne pourrions pas utiliser.

Le président:

Q. Vous dites que vous ne pourriez pas tirer ces convois comme votre chemin de fer a été construit?

M. CROMBIE: Et nul autre chemin de fer ne le pourrait sur ce continent.

M. MALLORY: Le matériel ne pourrait supporter cette charge. Ce chemin de fer a été construit spécialement à cette fin.

M. CROMBIE: On transporte des marchandises à la côte sur un parcours de 310 milles. Aucun autre chemin de fer américain ne pourrait faire la même chose. Le chemin de fer de la Virginie est unique; c'est réellement un outil spécial.

Le président:

Q. Je vois que le chemin de fer de Louisbourg a fait circuler des convois de 4,000 tonnes.

M. CROMBIE: Il s'agit là de tonnage brut. Nous transportons 4,500 tonnes de Rivers à Winnipeg, sur la ligne principale du Grand-Tronc-Pacifique.

M. Church:

Q. Quelles denrées transporte-t-on dans l'Alberta à des taux de faveur plus bas que ceux du charbon? J'ai lu dans le *Star* de jeudi dernier, une liste d'environ vingt denrées. On a accordé un taux de faveur au charbon de l'Alberta expédié à la côte. Quelles sont ces denrées.

M. CROMBIE: Je ne sais pas quelles sont ces denrées. Je ne fais pas partie de cette division.

Q. Vous transportez le grain jusqu'à la tête des Grands Lacs à un taux de faveur; connaissez-vous quelque autre article qui jouisse d'un taux de faveur?—R. Je ne suis pas au courant de ces taux.

Q. Savez-vous que vous transportez aujourd'hui des articles de l'Alberta et de la Saskatchewan à un taux moins élevé que vous ne demandez aujourd'hui pour le charbon, en d'autres termes que vous accordez à ces articles un avantage sur le charbon; pouvez-vous nous nommer ces articles? Je vais aller vous chercher une liste des articles que vous transportez.—R. Je ne fais pas partie de la division du trafic et je ne connais pas les taux.

M. Logan:

Q. Quel était le tonnage maximum de ces convois de 3,600 tonnes?—R. Vous voulez dire le plus fort tonnage sur certaines subdivisions?

Le président:

Q. C'était 4,500 tonnes, je crois?—R. 4,500 tonnes.

M. Logan:

Q. M. Butler a dit qu'un certain jour on avait expédié sur le chemin de fer de la Virginie un train de 16,000 tonnes brutes de charbon, ou 10,000 tonnes en tout. Les convois ordinaires sont de 8,000 à 9,000 tonnes. Si je comprends bien

la question, tout ce que l'on nous accorde pendant trois mois de l'été, c'est un taux de 9 dollars par tonne. Mais ce taux est basé sur de petits wagons fermés que l'on transporte à travers le continent, au lieu d'employer du matériel semblable à ce que l'on utilise sur le chemin de fer de la Virginie.

Le PRÉSIDENT: Le témoin dit qu'il est impossible de tirer ces convois sur le chemin de fer tel qu'il a été construit.

M. LOGAN: Les témoins ont-ils ces renseignements en leur possession dans le moment?

M. CROMBIE: Nous ne sommes pas des ingénieurs.

M. LOGAN: Vous ne connaissez pas la force des ponts?

M. CROMBIE: Oui, nous la connaissons.

M. Spence:

Q. Par vos ingénieurs?—R. Oui. Vous feriez mieux d'interroger les ingénieurs sur ce point, M. Logan.

M. Logan:

Q. Quels renseignements vous ont donnés vos ingénieurs; quelle est la capacité des ponts?—R. Cette locomotive d'une capacité de traction de 65,000 représente la limite de notre capacité à l'heure actuelle. Ces locomotives sont actuellement utilisées sur l'Intercolonial, à Campbellton. Vous les connaissez probablement et vous les avez sans doute vues.

Q. Quel est leur poids approximatif?—R. Le poids porté par les roues motrices est de 260,000.

Q. Livres?—R. Oui, monsieur.

M. Church:

Q. Appliquez-vous ce principe du coût réel de transport pour tous les articles?—R. Non.

Q. Qu'avez-vous déjà obtenu avec du charbon?—R. Nous avons simplement soumis ces chiffres comme représentant le prix coûtant du transport.

Le président:

Q. J'aimerais vous poser une autre question. Prenez le tarif pour le transport du bois, item nº 125, tarif du Pacifique-Canadien, C.R.C. W-2657. Je vais vous demander, messieurs, si vous avez déjà vu ce tarif; examinez-le. J'en ai une copie certifiée par la commission des chemins de fer. Il me semble qu'on peut le transporter de l'ouest de Winnipeg pour 6 dollars la tonne. Je vais vous donner les deux item. C'est bien là le tarif, je suppose?—R. M. Lanigan, du Pacifique-Canadien vous dira cela, monsieur le président.

Q. J'aimerais avoir votre opinion. Ceci est un tarif déposé à la commission des chemins de fer, indiquant qu'il est possible de transporter du bois de l'ouest d'Edmonton, à Toronto ou Ottawa, au taux de 6 dollars la tonne. Vous et M. Mallory pourriez examiner ce tarif. On pourrait peut-être nous expliquer pourquoi le chemin de fer National demande 9 dollars la tonne pour transporter le charbon de l'Ouest dans la province d'Ontario, alors que le Pacifique-Canadien transporte le bois pour 6 dollars la tonne.

M. MCBRIDE: Le Pacifique-Canadien transporterait-il du charbon pour le même prix?

Le PRÉSIDENT: Il ne s'agit pas de cela. S'il peut transporter le bois, il pourrait sans doute aussi transporter le charbon.

M. SPENCE: Il n'y a peut-être pas de bois à transporter. A quoi sert de discuter cette question?

M. MCBRIDE: Peut-être que le Pacifique-Canadien transporte du bois provenant de la côte.

M. CROMBIE: Quelle était la question?

Le président:

Q. Avez-vous examiné la différence avec votre tarif, ou pouvez-vous nous expliquer d'où vient cette énorme différence, monsieur Crombie?—R. Je ne le peux pas.

Q. Vous ne le pouvez pas?—R. Non, monsieur, car c'est moins que le coût de la manutention.

Q. Vous croyez?—R. Absolument.

Q. Puis-je vous poser une autre question? Y a-t-il quelque raison pour que le Pacifique-Canadien, qui est une institution d'affaires, dépose ce tarif à la Commission des chemins de fer? Essaie-t-on de faire croire à la population du Canada que certaines choses sont possibles alors qu'elles ne le sont pas?—R. Je ne saurais dire, mais cela donne trois millièmes par tonne-mille, ce qui est absolument impossible.

Q. Je puis me tromper, mais on m'a passé ce document et j'ai cru à propos d'y attirer votre attention.

M. Garland:

Q. Ce chiffre de $3.51 par tonne représente-t-il le coût du transport d'une tonne de charbon sur une distance de 4,262 milles; accordez-vous une somme égale pour ramener le train vide?—R. C'est là un taux brut par tonne et non un chiffre basé sur un train.

Q. Mais ce taux comprend le trafic payant dans les deux directions?—R. Dans une direction seulement, vers l'Est, et le retour à vide.

M. Kennedy:

Q. Est-il raisonnable de supposer que tous ces wagons reviendront vers l'Ouest sans chargement?—R. C'est ce que je dis. A l'heure actuelle, nous n'obtenons pas de chargement destiné à l'Ouest pour plus de la moitié de nos wagons retournant à vide. En ajoutant encore des wagons vides allant dans la direction de l'Ouest on n'ajoute rien à la quantité des marchandises à transporter.

Q. Ne pensez-vous pas qu'il y aura naturellement augmentation du trafic vers l'Ouest?—R. Il faudra qu'il y ait augmentation de 100 p. 100 avant que nous puissions égaliser le mouvement actuel vers l'Est.

Q Vous croyez qu'on ne doit rien porter au crédit des voyages de retour?—R. Nous n'avons pas fait porter à ce trafic les dépenses ordinaires; en conséquence on ne pourrait ajouter à cela l'élimination du mouvement des trains vides vers l'Ouest, pas plus qu'on ne saurait porter rien au crédit de ce trafic, parce que d'après ces calculs il ne doit pas payer sa part des dépenses. Nous avons essayé de trouver une possibilité de faire le transport que vous désirez.

Q. Tout le transport vers l'Ouest résultant du mouvement de ce charbon vers l'Est vous aidera cependant à faire ce trafic au prix coûtant?—R. Si nous faisons ce transport vers l'Est, il est possible qu'il y ait diminution de notre trafic vers l'Ouest. Si vous vous proposez d'éliminer le transport du charbon américain, nous n'avons rien à y gagner.

Q. Pourquoi sir Henry Thornton a-t-il spécialement mentionné les mois d'été dans sa déclaration?—R. Pourquoi il a parlé des mois de mai, juin et juillet?

Q. Oui?—R. Je ne pourrais que vous donner une réponse générale.

M. Spence:

Q. Je crois que c'était une suggestion du comité. On a parlé du transport en mai, juin et juillet.

Le PRÉSIDENT: Le comité n'a jamais fait de telle suggestion à qui que ce soit Il me semble qu'il est tout aussi facile et commode de transporter le charbon de l'Ouest en avril qu'en mai.

[MM. D. Crombie et E. P. Mallory.]

Le TÉMOIN (M. Mallory): Je ne vois pas qu'il y ait d'objection à accorder également ce taux pour le mois d'avril.

Le TÉMOIN (M. Crombie): Naturellement, il est encore mieux de confiner ce transport à mai, juin et juillet.

M. Spence:

Q. Ce taux de $8.91 représente-t-il le prix réel du transport du charbon de l'ouest à l'est?—R. Oui, mais il y a aussi les déboursés réels à part le coût du transport du charbon.

Le président:

Q. Puis-je attirer votre attention à l'embranchement de Mountain-Park. Cela ajoute-t-il au coût du transport?—R. Il s'agit d'une très faible distance qui n'ajoute pas grand'chose au coût.

Q. Pourriez-vous nous faire quelque suggestion afin de surmonter cette difficulté?—R. Je crois que vous feriez mieux de ne pas vous tracasser à ce sujet, parce que nous avons en vue les mines de Drumheller et de Brazeau.

Q. De sorte que cela n'a aucune influence sur le coût du transport?—R. Non.

M. Logan:

Q. Nous parlions de la force de résistance des ponts il y a quelques instants. —R. C'était au sujet d'une locomotive dont les roues motrices ont à porter un poids de 260,000 livres. Cela ne comprend pas le reste de la locomotive. C'est le poids qui porte sur les roues motrices. C'est l'étendue qui doit porter la charge. Le poids de la locomotive est distribué sur une plus grande étendue que celui d'un wagon. Vous entrez dans la discussion technique de la résistance des ponts et je n'ai pas la compétence voulue pour répondre à ces questions.

Q. Si l'on avait le matériel voulu, de combien pourrait-on augmenter le chargement des trains sur le chemin de fer National?—R. Nous considérons que nous avons le matériel voulu. La capacité moyenne de nos wagons se compare favorablement avec celle des autres chemins de fer.

Q. Est-il possible de se procurer du matériel qui permettrait aux chemins de fer de tirer des convois plus considérables, ou la force actuelle des ponts vous empêche-t-elle de former des convois plus considérables que vous ne le faites actuellement?—R. Pas des convois plus considérables, mais une plus lourde charge sur les essieux des wagons. Encore une fois, quand il s'agit des charges sur les essieux et de la résistance des ponts, je préfère ne pas répondre à ces questions. Je ne suis pas un ingénieur.

Q. Quel officier du Canadien-National pourrait nous renseigner sur la résistance actuelle des ponts?—R. M. C. P. Brown, notre ingénieur en chef le pourrait.

Q. C'est l'ingénieur en chef?—R. Oui.

Q. Je crois que l'on a dit aujourd'hui que les ponts ne sont pas aussi forts qu'ils devraient l'être. C'est une question sérieuse.—R. Les ponts sont de force au moins égale à ceux des autres lignes principales. Mais j'aime répéter que la ligne de Virginie a été construite dans un but spécifique seulement. Nous ne pourrions employer des wagons de 110 tonnes, ou de puissantes locomotives, pour le trafic général.

M. Spence:

Q. En outre, ce n'est qu'un court trajet?—R. Oui.

M. Lapierre:

Q. Les wagons de 110 tonnes ne sont-ils pas généralement en usage?—R. Non.

Q. On s'en sert pour des fins spéciales et non pour le trafic général?—R. Non.

M. Logan:

Q. Le wagon de 50 tonnes est très ordinaire pour le transport du charbon?—R. C'est le wagon que la plupart des chemins de fer emploient pour le transport du charbon, et quelques-uns en emploient de plus grands encore, mais très peu. On considère les wagons à charbon de 50 tonnes comme du matériel tout à fait moderne.

M. Lapierre:

Q. Le wagon de 40 tonnes est le wagon du trafic général?—R. Il y a une quantité de wagons de 50 tonnes. Quand je parle de wagons de 30, 40 et 50 tonnes, je dois dire que celui de 50 tonnes est le wagon-type aujourd'hui.

M. Logan:

Q. Vous ne diriez pas que les ponts ne sont pas assez forts pour porter les wagons de 50 tonnes?—R. Non, nous les utilisons actuellement.

M. Garland:

Q. Le témoin dirait-il que les locomotives actuelles peuvent tirer 50 de ces wagons de 50 tonnes en un seul train?—R. Sur une subdivision.

Q. Même avec une pente de .4?—R. Voulez-vous répéter cette question?

Q. Avec vos locomotives actuelles, pouvez-vous tirer 50 wagons de 50 tonnes en montant une pente de .4?—R. Non, monsieur. Ce sont là les quantités que j'ai données en détail. Ce serait 2,750 tonnes brutes.

Q. Environ 2,500 tonnes nettes?—R. Oui.

Q. Transportez-vous actuellement quelques marchandises à perte?—R. Je ne puis répondre à cette question.

Q. De qui pourrions-nous obtenir ce renseignement?—R. Ce serait difficile à établir. Vous voyez, la question du coût est un problème complexe.

Q. Je veux dire une perte sur le coût du trafic.—R. Je ne crois pas qu'il y ait de denrées transportées sur une telle base.

Q. Que pensez-vous du gravier?—R. Il est inutile que je réponde à cette question, parce que je ne le sais pas.

Q. De qui pourrions-nous obtenir ce renseignement? Il faudrait quelque temps pour le calculer?—R. Oui.

Le TÉMOIN (M. Mallory): Vous voulez parler d'une comparaison entre les taux de certaines marchandises et ceux d'autres marchandises?

M. Garland:

Q. Je comprends que moins le coût de la marchandise est élevé, plus vous pouvez offrir un taux minime?—R. Oui, monsieur, mais il y aurait une différence s'il y avait une collision avec un train chargé de soie.

Q. Ne transportez-vous pas certaines marchandises au prix coûtant ou au-dessous du prix coûtant, à cause de leur valeur peu élevée?—R. Vous parlez là de taux et je n'ai pas la compétence voulue pour les discuter.

Q. Pouvez-vous dire si le gravier ou quelque autre marchandise sont transportés au prix coûtant ou au-dessous du prix coûtant?—R. Non.

Q. Il nous faudrait faire comparaître quelqu'un qui est chargé d'établir les taux?—R. Oui.

M. McBRIDE: Lorsque la Chambre doit voter certaines sommes d'argent pour l'exploitation d'un chemin de fer, cela prouve qu'on le porte à moins que le prix coûtant.

Le PRÉSIDENT: Posez-leur cette question.

M. McBride:

Q. Les chemins de fer sont en déficit parce qu'ils transportent certaines marchandises à moins que le prix coûtant.

[MM. D. Crombie et E. P. Mallory.]

M. SPENCE: Cela peut aussi dépendre qu'ils n'ont pas suffisamment d'affaires.

Le PRÉSIDENT: Il y a ici deux témoins, et si vous leur posez cette question, l'un ou l'autre consentira peut-être à vous donner une réponse.

M. Gendron:

Q. J'aimerais que le témoin nous établisse une comparaison entre les taux du transport du grain et le taux du charbon?—R. Le taux moyen de Saskatoon à Fort-William est de 12½ p. 100 plus élevé par tonne-mille, que le taux que nous vous avons offert pour le transport du charbon.

M. Garland:

Q. Pouvez-vous nous donner le taux du transport du grain de l'Alberta et ensuite le taux de transport du charbon de l'Alberta?—R. J'ai mentionné Saskatoon, comme un endroit représentant la moyenne du parcours des trains chargés de grain.

Le président:

Q. Les taux sur le grain sont-ils les mêmes, disons entre Edmonton et la tête des Grands Lacs et entre Saskatoon et ce même point?—R. Non, nous prenons le taux moyen sur le grain de tous les points tributaires jusqu'à la tête des lacs.

Q. Nous voulons arriver, si possible, à une comparaison entre le coût de transport du grain de l'Alberta et celui du charbon de la même province.

Le président:

Q. Veuillez nous dire votre taux sur le grain entre le district d'Edmonton et la tête des lacs.—R. Je puis vous fournir ces taux. Je ne les ai pas ici. Le taux moyen de transport est celui de Saskatoon à la tête des lacs. La différence en faveur du charbon est de 12 p. 100.

Q. Le taux pour le grain d'Edmonton serait proportionnellement moindre que celui de Saskatoon?—R Je ne pourrais dire s'il y aurait une différence dans le taux par tonne-mille.

Le président:

Q. Pourriez-vous envoyer au comité le taux sur le grain du district d'Edmonton à la tête des lacs?—R. Oui, monsieur.

Q. Savez-vous si le taux mentionné par M. Shaw—26c. par 100 livres—est correct?—R. Je crois que c'est à peu près correct.

Q. Nous désirons le savoir officiellement.—R. Il est de 22c. de Saskatoon. M. Shaw n'est pas loin de la vérité, s'il n'y est pas tout à fait.

Q. Avez-vous vu un rapport qui apparaît dans les minutes de ce comité, p. 112 des rapports de ce comité permanent—rapport déposé devant ce comité par M. Garland?—R. Oui, monsieur.

Q. Ce rapport est supposé montrer ce que quelqu'un croit être un taux raisonnable pour le charbon, du district d'Edmonton à l'Ontario. Avez-vous analysé ce rapport?—R. Oui, jusqu'à un certain point.

Q. Qu'en dites-vous?—R. Je dis ceci, c'est que si l'on pouvait avoir du trafic à ce taux, non seulement nous comblerions nos déficits, mais nous pourrions encore contribuer largement à payer la dette nationale.

Q. Dans un langage plus simple, que voulez-vous dire?—R. Je veux dire qu'on n'a pas exposé la question d'une manière exacte.

Q. Dans quel sens? Veuillez prendre le rapport et montrer au comité de quelle manière. Je ne connais rien de la question, mais je demande à être renseigné.—R. Cette estimation donne comme résultat—je m'en tiens à son taux

par mille de parcours qu'il prétend être de 2.47\frac{3}{10}$—comparée à notre estimation du coût réel qui est de 3.77\frac{2}{10}$.

Q. Votre témoignage est à l'effet que vous ne gagneriez pas de dividende pour le National Canadien en transportant le charbon de cette région dans l'Est à $9 la tonne?—R. Non, monsieur, cela ne nous rapporterait même pas assez pour payer nos impôts.

M. Logan:

Q. Quel est le taux actuel?—R. Le taux, de Drumheller, est de $12.70.

Le président:

Q. Vous avez eu l'avantage de voir ce rapport. L'avez-vous analysé.—R. Eh bien, pour commencer, il estime à 11½c. par train et par mille, l'entretien de la voie et des constructions, tandis que cela nous a coûté en 1922, $1.85. L'entretien du matériel roulant 15.8c. par train-mille, contre notre coût réel de 26.7c. Nos locomotives nous coûtent $2.17 par train-mille. Il n'alloue rien pour cela. Pour l'entretien des wagons il n'alloue que 18.1c. par train-mille. Cela nous coûte 50.4c. Pour dépenses de boutique et l'entretien des machines en rapport avec celui du roulant, il n'alloue rien. Cela nous coûte 23c. par train-mille.

Il n'alloue rien pour dépenses de trafic; cela nous coûte actuellement 9.8c. Pour surveillance, expédition des trains, les employés de gares, etc., il alloue 26.5c.; cela nous coûte 46.3c. Pour gages des équipes des locomotives, il alloue 13.3c., cela nous coûte 18.6c. Pour les gages des équipes sur les trains, il n'alloue que 13.3c., contre 20.3c., que cela nous coûte. Il alloue 48.4c. pour le charbon des locomotives, nous ne demandons que 46.3; il a ici surchargé. Il alloue 15.1c. pour autres frais de locomotives et de trains, tandis que cela ne nous coûte que 12.2. Pour dépenses aux remises des locomotives, il alloue 2.9, tandis que notre chiffre est de 10.4. Il y a un item de 37.1 pour service dans les cours, il n'alloue rien. Pour l'enlèvement des débris après accidents aux trains 3.1, il n'alloue rien. Il n'alloue rien pour pertes et dommages, lorsque nous allouons 4.2. Déboursés généraux divers qui nous coûtent 12.5c. Le chiffre qu'il alloue pour surveillance est de 82.4, soit à peu près sept fois le nôtre. Je ne puis comprendre comment il arrive à ce chiffre.

Le président:

Q. Quel est le chiffre pour contingents?—R. Le chiffre des contingents est de 82.4 contre notre chiffre de 12.5 pour déboursés généraux. Ces chiffres se totalisent à 247.3 et cela nous coûte 432.4.

M. Garland:

Q. J'aimerais poser une question ici. Votre langage a été excessivement technique. Je reconnais fort bien que je ne m'y connais guère en fait de taux. Je ne puis estimer le coût sur une base scientifique. Mais prenons le rapport tel qu'il est, quoique nous le croyions faux, vous comptez les gages des mécaniciens de seize divisions entre les champs de charbon de Toronto, seize divisions, seize mécaniciens, et le taux est de douze ou quel que soit le taux actuel?—R. Le taux fixe pour mécaniciens pour ces locomotives de 50 à 53 p. 100 est de $7.20 par cent milles.

Le président:

Q. Est-ce là une journée de travail?—R. Cela est pour cent milles ou 8½ heures de travail.

M. Garland:

Q. Quelle est la longueur de vos divisions?—R. Elles sont en moyenne de 137½ milles sur ce parcours.

[MM. D. Crombie et E. P. Mallory.]

Q. Vraiment $7.20 par cent milles?—R. Cela revient à environ $8.73 par cent milles.

Le président:

Q. A combien cela revient-il pour les seize divisions—je crois que c'est ce que demande M. Garland.

M. Garland:

Q. Pour chacune des seize divisions. Ai-je bien compris, vous avez dit que cela revient à $7.20 par cent milles aux gages actuels des mécaniciens?—R. $7.20 par cent milles au taux fixe.

Q. La longueur moyenne d'une division est de 137 milles?—R. A peu près 137 milles.

Q. Cela revient à plus de $9, d'après mon calcul?—R. S'il allait sans aucun délai ou aucun arrêt, ou sans aucun extra qu'il puisse recevoir pour examiner la locomotive avant sa mise en service, ou à l'arrivée la nuit au terminus. Le taux fixe est le minimum. Quand je parle de notre taux moyen, j'entends la somme totale de nos déboursés pendant l'année, divisée par la longueur du parcours. Il faut prendre en considération les délais, les indemnités de route payées aux mécaniciens revenant avec leur seule locomotive, et mille et un services qui contribuent au service général, mais qui ne s'appliquent pas théoriquement au service d'un train seul dans une division. Je vous donne le résultat de notre expérience.

Le président:

Q. Ce taux est-il un peu supérieur au coût réel d'un train de charbon de Edmonton à l'Ontario, 16 mécaniciens à $12 par jour? Je crois que c'est là ce que M. Garland désire savoir?

M. GARLAND: Oui.

Le TÉMOIN: Je prends les chiffres de M. Garland, soit 16 mécaniciens à $12, $192; 16 chauffeurs, $128, total $320. Ajoutez 15 p. 100 pour délai, $48, et ajoutez 60 p. 100 de ceci pour les frais de retour; cela nous donne $589 pour gages des mécaniciens. Divisez ce chiffre par la longueur du parcours en milles, vous aurez comme moyenne 13.3 pour ces employés.

M. Logan:

Q. Quelle est la vitesse moyenne par jour, combien de milles?—R. Pardon?

Q. Quelle est la vitesse moyenne, quelle est la moyenne par jour en milles?—R. Nous nous sommes basés sur notre expérience durant l'année 1922. Je puis vous donner la vitesse moyenne des trains durant ces douze mois.

Q. Serait-ce 15 milles?—R. Non, pas tant que cela. C'est moins que cela.

Q. Moins que 15 milles à l'heure?—R. Oui.

Q. Vous avez trois équipes par jour quant aux trains?—R. Non, monsieur. Les équipes reçoivent ordre de partir et elles doivent se rendre à destination sans délai; elles reçoivent une indemnité de route, excepté quand cette indemnité dépasse une certaine somme, alors on les paie à l'heure.

Q. Vous ne pouvez nous donner le montant exact de chaque indemnité à l'heure?—R. Les gages moyens des équipes dont je parle sont ceux que l'on a calculés en 1922. Nous n'arrivons pas à cette moyenne au moyen de la vitesse des trains

Q. Un train quitte l'Alberta pour Toronto; et vous faites l'estimation de ce qu'il va vous coûter, vous devez donc avoir une base par mille pour établir votre estimation. A combien fixez-vous cette vitesse, à quinze milles ou à dix milles à l'heure?—R. Nous nous basons sur l'expérience de l'an dernier quant à ce qui est du trafic du grain dans l'Ouest Canadien. Je puis vous donner la vitesse

moyenne des trains dans l'Ouest Canadien, par divisions ou districts pendant l'année 1922.

Le PRÉSIDENT: Il est une heure, messieurs. Il vaudrait peut-être mieux ajourner.

M. Kennedy:

Q. Le calcul pour un train direct serait-il le même que pour un train qui arrête à toutes les stations?—R. La moyenne serait un peu plus élevée.

Q. De combien?—R. Je ne pourrais dire de prime abord. Un convoi de marchandises local peut faire plusieurs arrêts en une journée, et moins le lendemain. En prenant le pourcentage moyen, la comparaison entre notre fret local et le trafic total, le pourcentage serait minime et ne compterait guère dans l'espèce.

Le président:

Q. Comment trouvez-vous les item 3 et 4, 16 chefs de train et 8 hommes d'équipes à $6, d'après votre expérience?—R. De même que pour les préposés aux locomotives, c'est notre moyenne.

M. Garland:

Q. Puis-je ici placer une question? Votre expérience est basée sur le trafic de l'année?—R. Oui.

Q. Sur toute sorte de trafic et toute sorte de trains, trains locaux, trains de marchandises, de voyageurs, etc.?—R. Non, pas le trafic des voyageurs.

Q. Vous parlez de tout le trafic des marchandises?—R. Oui.

Q. Vous ne prenez pas en considération les taux spéciaux en certain temps de l'année? Avouez que ces chiffres ont été préparés pour l'occasion; ces chiffres ne sont pas justes, n'est-ce pas?—R. Je crois qu'ils le sont. Notre coût moyen pour certains mois est plus élevé que ce que j'ai montré, mais la moyenne est moindre que celle des mois de mai, juin et juillet.

Q. Vous vous servez de la moyenne pour faire une comparaison avec le taux spécial de ce trafic spécial?—R. Quand le trafic commence, il entre dans le mouvement général du trafic et il s'y confond.

Q. D'après l'ancienne échelle des taux, ce serait vrai, mais nous essayons d'arriver aux prix, avec l'aide des chemins de fer, pour le transport d'une certaine marchandise à un taux spécial, et, d'après ce que je puis voir, l'on n'a pas considéré cet aspect de la question.

Le président:

Q. Voyez le numéro 5 et ajoutez 15 p. 100 pour les délais. Cela réglerait-il la question d'une manière équitable?—R. Non, monsieur. J'ai pris cela en considération.

Q. Vraiment?—R. Oui, monsieur.

M. Garland:

Q. Vous le mettez à 15 p. 100?—R. Non, c'est 4c. par train-mille.

Le président:

Q. Vous avez pris en considération les 15 p. 100 pour les délais?—R. Oui.

Q. Ainsi que le mouvement de retour qui apparaît à la fin du rapport?—R. Oui.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, il est une heure. Il vaudrait mieux ajourner.

M. Garland:

Q. Une question avant l'ajournement. Je comprneds que vous aviez tout récemment un taux spécial de $3.40 la tonne sur le charbon de Coalspur à l'ouest

[MM. D. Crombie et E. P. Mallory.]

d'Edmonton, à travers les montagnes jusqu'à Prince-Rupert; est-ce vrai?—R. Je ne pourrais pas dire quels étaient les taux.

Q. Vous ne connaissez rien de cela?—R. Non.

Q. Quel serait l'homme le plus compétent sur la question des taux, car il nous faudra avoir quelqu'un au sujet des taux.—R. Vous me permettez une suggestion? Si vous voulez me donner une liste des taux qu'il vous faut, je m'adresserai à notre département du trafic, et je verrai à ce que vous les ayez, ou si vous désirez un tarif général quelconque afin d'arriver vous-mêmes à un taux spécial, nous déposerons ici des copies de ces tarifs, ou, encore, si vous le préférez, nous enverrons ici un homme qui s'occupe des taux du trafic.

Le président:

Q. Est-ce M. Martin?—R. Je ne sais qui ce sera. M. Dalrymple, qui est en charge du département du trafic, vous enverrait un homme compétent qui serait prêt à répondre à toutes les questions relatives aux taux.

M. GARLAND: Je propose qu'un expert en trafic des chemins de fer Nationaux-Canadiens soit appelé à comparaître devant ce comité.

Le PRÉSIDENT: Ceci est est un peu vague. Nous avons une dépêche télégraphique datée du 15, annonçant que des arrangements étaient à se faire pour que l'on ait M. Martin ici. M. Martin est venu et il était prêt à répondre à quoi que ce soit. Il suggère que l'on appelle ces deux messieurs.

M. MALLORY: Je crois que M. Martin faisait allusion aux taux actuels de transport.

Le PRÉSIDENT: M. Martin avait un jeune homme comme assistant. Je crois qu'il vaudrait mieux que l'on revienne à 3½ heures.

M. Logan:

Q. Quel était l'ancien taux sur le charbon à Toronto? Vous ne l'avez pas mentionné tout à l'heure.—R. Nous avons un taux de 51½c. par cent livres, entre Coalspur, Alberta, et Cochrane, Ontario.

Q. Combien de Cochrane à Toronto?—R. Le taux de Mountain à Toronto est de 66c. par cent livres.

Le président:

Q. Avez-vous apporté vos tarifs sur le charbon?—R. Oui, monsieur.

M. Garland:

Q. Avez-vous le taux de Coalspur à Prince-Rupert?

M. McBRIDE: Je propose l'ajournement, monsieur le président.

Le TÉMOIN: Ce taux n'a rien à faire avec le trafic vers l'Est, monsieur Garland.

Le PRÉSIDENT: Je suppose que ces témoins sont des gens occupés, et ils aimeraient que l'on en finisse aujourd'hui, si possible, avec cette question. Je suggère que nous nous réunissions de nouveau à 3.30 heures. Ceci nous permettra de faire une apparition en Chambre et de voir un peu ce qui s'y passe.

Le comité s'ajourne à 3.30 heures p.m.

Le comité permanent des Mines et Minéraux se réunit à 3.30 heures p.m. M. Carroll, président, au fauteuil.

Le PRÉSIDENT: En attendant l'arrivée des autres membres du comité, je vous dirai qu'un ingénieur du ministère du Travail m'a suggéré ce matin d'examiner de nouveau le témoignage qu'a rendu ici M. Graham au sujet de la tourbe. Il prétend que le ministère des Mines a toujours refusé d'étudier sa théorie quant à la préparation de la tourbe, et je comprends que l'honorable M. Murdock, ministre du Travail, aimerait à ce que l'on appelât ici le docteur Camsel afin

[MM. D. Crombie et E. P. Mallory.]

qu'il donne les raisons pour lesquelles cette idée de M. Graham n'a pas été acceptée depuis plusieurs années.

M. STUTCHBURY: Nous pourrions aussi appeler M. Haanel qui s'est beaucoup occupé de la chose. Je crois que l'on devrait l'inviter.

M. McBRIDE: Je propose que ces deux messieurs soient appelés à comparaître devant le comité, vendredi de cette semaine.

Le PRÉSIDENT: Eh bien! monsieur Garland, je suppose que vous êtes l'expert dans cette affaire. Le témoin a quelques chiffres à produire.

Le TÉMOIN (M. Mallory): Le tarif du grain, d'Edmonton à la tête des lacs, est de 26c. le cent livres.

M. Garland:

Q. C'est le tarif du grain. Pouvez-vous nous dire quel serait celui du charbon?—R. De quel endroit?

Q. Du même point au même point.—R. On ne cote aucun charbon d'Edmonton ici. D'Evansburg, Alberta, à Toronto, le tarif est de 65c. le cent livres.

Q. Il y a une différence entre les tarifs du charbon et ceux du grain?—R. Vous voulez dire sur la base du parcours, à un taux par mille?

Q. Vous venez de nous dire que le taux du grain est de 26c.—R. D'Edmonton à Fort-William. Il est ici question d'Evansburg à Toronto.

Q. Ne pouvez-vous donner la base du tarif du charbon d'Evansburg à Fort-William?—R. Je ne pourrais le faire, je ne m'occupe pas des taux.

Le PRÉSIDENT: Ne pourriez-vous pas continuer votre examen du rapport que vous avez passé au témoin il y a quelque temps, monsieur Garland?

M. GARLAND: Oui.

Le PRÉSIDENT: Nous avons disposé de six d'entre eux. Nous en sommes au numéro 112 sur la feuille. Je désire moi-même poser quelques questions au témoin.

Le président:

Q. Vous vous rappelez le rapport dont nous parlions avant le déjeûner?—R. Oui, monsieur.

Q. Nous irons à $3 et nous en ajouterons dix par train dans 16 divisions. $160. Avez-vous considéré cela?—R. Oui, monsieur.

Q. Qu'en dites-vous comme base équitable, elle l'est peut-être?—R. $160 pour gages, puis il ajoute 100 p. 100 pour surveillance. Je ne comprends pas cela. Il ne nous en coûte pas autant pour surveiller le travail.

Q. C'est-à-dire que cette estimation est faible?—R. Nous ajoutons ensuite 60 p. 100 à ce chiffre pour le mouvement de retour, faisant un total de $512, sous le titre d'entretien de la voie. En prenant cette somme de $512 et en la refaisant sur une base d'un train par mille, vous verrez que cela revient à 11.5c. par train-mille. En 1922 cela nous a coûté $1.058, soit neuf fois plus.

Q. Vous pourriez nous faire, en termes généraux, une comparaison entre votre estimation et le rapport qui a été déposé ici sous le nº 112.—R. Ce que je vous ai donné est ce que cela nous a coûté en 1922. Nous pourrions, je crois, la comparer avec notre estimation présente, le taux de $9, après avoir enlevé 78 p. 100 pour nos charges d'entretien. Après avoir enlevé 78 p. 100 de nos charges d'entretien, il nous reste encore 36.2c. par train-mille contre 11.5c.

Q. J'aimerais avoir une comparaison entre votre estimation et celle du monsieur qui a placé cette liste de taux devant nous. Pouvez-vous nous expliquer cela?—R. Oui, c'est justement ce que je viens de faire.

Q. Mais vous l'avez fait en des termes que peu d'entre nous ont pu comprendre. Est-ce sur une base de pourcentage? Est-elle juste ou non par 1 p. 100, 2 p. 100, 3 p. 100?—R. Je puis vous donner le coût total par train-mille sur la

base soumise par M. Garland. Le sien est de $2,47.3, tandis que le nôtre est de $3,77.2; notre estimation est de 52 p. 100 plus élevée.

Q. Plus élevée?—R. Oui, monsieur.

Q. Avez-vous pris en considération le deuxième 100 p. 100 pour surveillance comme il est dit aux numéros 8 et 9?—R. Oui, monsieur, j'ai tout pris en considération.

Q. Vous l'avez considéré dans tous vos calculs?—R. Je l'ai considéré dans son total de $10,977.

Q. Qu'y a-t-il dans ce rapport-ci ou qu'y a-t-il dans votre rapport général concernant le tarif du charbon de l'Ouest, qui ne paraisse pas dans ce rapport-ci, c'est-à-dire dans le rapport 112?—R. Dans l'estimation soumise par M. Garland?

Q. Oui.—R. On a laissé complètement de côté les dépenses de boutique pour entretien des machines, etc., pour lesquelles nous avons, dans notre estimation, alloué 20.1 c. par train-mille.

Q. Autre chose?—R. Je crois que je devrais mentionner qu'il y a un item de 26.5 c. dans l'estimation soumise par M. Garland, pour lequel nous n'avons rien alloué; c'est-à-dire les employés aux gares, les télégraphistes, les expéditeurs de trains, etc.

Q. Ce que vous appelez deux riens dans votre estimation?—R. Oui, un item de 31.2 c. par train-mille dans notre estimation pour service dans les cours, pour lequel il n'y a rien dans le leur. Pertes et dommages, frais occasionnés par les accidents, etc., 9.1 c. par train-mille.

M. Garland:

Q. Ceci est une estimation, naturellement?—R. Basée sur notre expérience, ce n'est pas une estimation.

Le président:

Q Combien?—R. 9.1 c.

Q. Autre chose?—R. L'entretien des locomotives de manœuvre, 2.7 c. par train-mille dans notre estimation, non dans celle de M. Garland.

Q. Autre chose?—R. Je crois que c'est tout.

Q. En regard de cela, il y a, avez-vous dit, quelque chose qui apparaît dans son rapport dont vous ne vous êtes pas préoccupé; qu'est-ce?—R. L'expédition des trains, la surveillance, etc. Il alloue 26.5 c. par train-mille.

Q. Vous n'avez pas pris ces item en considération?—R. Nullement.

M. Garland:

Q. J'ai compris que vous disiez que les chiffres que vous avez soumis ce matin, comparés au rapport déposé, contenaient 50 p. 100 pour le retour de trains vides?—R. Nous avons calculé pour l'aller et le retour, Est et Ouest.

Q Vous n'avez pas un pourcentage pour le retour des trains vides?—R. Nous ne pouvons calculer sur cette base.

Q Croyez-vous qu'il soit raisonnable d'estimer à 36.2 c. la somme nécessaire à l'entretien des voies; le calcul est de $1,539.22 par train?—R. Elle est de 22 p. 100 de nos déboursés. Je crois que l'on pourrait appeler cela le minimum irréductible. Je crois également qu'elle devrait être plus élevée.

Q. Entretien de la voie. Vous en parlez dans votre estimation. Considérez-vous cela nécessaire aux affaires nouvelles?—R. Absolument.

Q. Pour toute l'affaire, ou rien que pour chaque train nouveau?—R. C'est le coût additionnel produit par le nouveau trafic.

Q Vous avez estimé à 36.2 c. le coût par train-mille?—R. Oui, monsieur.

Q. C'est-à-dire sur la base d'un train?—R. C'est-à-dire sur la base du coût d'un train par mille.

[MM. D. Crombie et E. P. Mallory.]

M. Kennedy:

Q. Comment obtenez-vous ces chiffres; est-ce ainsi que cela se produit, en proportion du tarif qui se fait présentement sur ce chemin de fer?—R. Il nous faut d'abord diviser nos dépenses aussi près qu'on le peut, entre le service des voyageurs et celui du fret. Cela ne se peut faire exactement, parce que les mêmes trains roulent sur les mêmes voies, les deux services sur les mêmes voies, les mêmes équipes de station travaillent aux deux, le même coût d'entretien et divisé entre les deux services de sorte que l'on ne peut les répartir d'une façon exacte. Mais en vertu des règlements faits par la Commission du Commerce entre Etats, l'on peut en faire la répartition approximative. Dans le cas actuel, nous avons fait cette répartition, en divisant le coût total de l'entretien entre le service des voyageurs et celui des marchandises pour l'année 1922.

Q. C'est-à-dire en prenant en considération le trafic de l'an dernier?—R. Nous avons divisé la dépense totale entre le service des marchandises et celui des voyageurs suivant la formule de la Commission du Commerce entre Etats, laquelle prend en considération le trafic des deux services. On obtient un pourcentage de 72 c. pour les marchandises et 28 c. pour les voyageurs.

Q. Le coût total de l'entretien est-il dû au trafic ou à un pourcentage du trafic? Il resterait nécessairement un fort pourcentage quand bien même il n'y aurait pas de trafic?—R. Oui.

Q. Ce trafic additionnel apporterait-il un accroissement proportionnel dans l'entretien, c'est-à-dire en raison de l'augmentation du trafic?—R. On s'est assuré de la chose par une étude faite aux Etats-Unis, par une commission mixte de représentants du gouvernement des Etats-Unis et de propriétaires de chemins de fer, après la cessation du contrôle du gouvernement. Il s'agissait de régler la question quant à la compensation que les propriétaires devaient recevoir pour l'usage de leurs propriétés. Une commission mixte représentant les deux partis trouva que le coût d'entretien et de construction, tel que l'action du temps, était d'environ 66⅔ p. 100 du total et 33⅓ p. 100 était dû à l'usure.

Q. Ce chiffre est basé sur la détérioration par l'usure?—R. Nous avons éliminé cela, et nous sommes allés plus loin; nous avons décidé que dans notre cas, il n'y avait pas au Canada de données sur lesquelles on pouvait baser une formule. J'ai ici une note sur ce sujet:

> "Cependant, à cause de la différence dans la moyenne de la température et des conditions du tonnage en ce pays comparativement à celles des Etats-Unis, et en l'absence de données connues quant à cette phase du coût de l'entretien applicables aux chemins de fer canadiens, nous ne pouvons justifier de l'emploi intégral de la formule "Yager", et, pour les fins de cette estimation, nous avons adopté une base de deux tiers comme "minimum des dépenses additionnelles encourues en transportant cette marchandise durant les mois de mai, juin et juillet, c'est-à-dire 36.2 c. par train de 51 wagons et par mille."

On calcule que cela revient à 22 p. 100 de l'estimation totale du coût. Nous avons rejeté 78 p. 100.

Le président:

Q. Puis-je poser une question ici? Lorsque vous avez soumis les questions de taux de fret aux directeurs des chemins de fer Nationaux du Canada, avez-vous mentionné des mois particuliers de l'année où ces taux de fret devraient être en vigueur.

M. STUTCHBURY: Du mois d'avril, je suppose.

[MM. D. Crombie et E. P. Mallory.]

M. Garland:

Q. Pourquoi allouez-vous une si forte somme pour locomotives de route? Sur la base du rapport que nous avons, cela se monte à $1,462.69?—R. C'est-à-dire à 34.4c. par train-mille.

Q. Cela se monterait à tant pour cent mille milles, pourvu que vous ayez une nouvelle locomotive par chaque cent mille milles?—R. Ce coût d'entretien est fort raisonnable. Je crois qu'on peut le comparer très favorablement avec des chemins de fer des Etats-Unis.

Q. Y aurait-il des déboursés additionnels avec ce trafic ou avec le trafic général?—R. Ceci n'est que le chiffre de l'usure par mille. En 1922, les chemins de fer des Etats-Unis calculaient 42½ contre 34.4 ici.

Q. Voulez-vous dire au Comité quel est le coût moyen actuel, de l'entretien des locomotives?—R. Je crois qu'il est à peu près le même, c'est-à-dire qu'il n'y a aucune, ou peu de différence. Les derniers chiffres que nous ayons sont ceux pour le mois de janvier, soit environ un cent et un dixième de moins qu'en janvier 1922.

Q. C'est-à-dire, 33.4 au lieu de 34.4?—R. Il me faudra refaire ce calcul. Nous graduons cela suivant les locomotives employées au transport du charbon. La différence d'un cent et un dixième est la moyenne de tout le trafic.

Q. Vous chargez 2.7 pour le travail dans les cours; ceci représente-t-il l'accroissement du mouvement dans les cours dû au trafic du charbon?—R. Oui.

Q. Vous l'estimez sur cette base?—R. Oui.

Q. Ne croyez-vous pas que les locomotives seraient là quand même, et que les équipes seraient aussi au travail; croyez-vous que ce trafic du charbon nécessiterait une forte augmentation du nombre de locomotives et d'hommes dans une cour?—R. Si vous aviez 100 wagons dans chaque direction, avec la somme de travail qui se fait en moyenne dans une cour de chemin de fer, vous accroîtriez inévitablement l'ouvrage. L'indemnité de route dans la cour est accrue. Ce taux est basé sur la moyenne du parcours.

Q. Vous l'estimiez à 100 ou 200 wagons par jour?—R. A 100 dans chaque direction.

Q. Dans chaque cour?—R. Oui si vous expédiez 100 wagons de charbon par jour.

Q. A l'égard des item des dépenses, vous avez la proportion des dépenses de boutique et de machines. Ne croyez-vous pas que ceci pourrait être éliminé? Les machines devront être employées quand même. Ne comptez-vous que sur cela?—R. Nous n'en calculons que le pourcentage. Nous n'exigeons pas le plein montant.

M. Garland:

Q. Vous verrez qu'en faisant le total des item sous le titre de Transport, qu'au lieu de 166.1 il devrait y avoir 156.1; ceci ferait une différence notable. Est-ce une simple erreur de chiffres?—R. Il y a ici une erreur de chiffres, dans l'item du combustible. Cela devrait être 62.5 au lieu de 52.5, mais le total est correct.

Q. Ce charbon est pour les locomotives de route?—R. Oui.

Q. Ce devrait être 62 au lieu de 52?—R. Oui.

Q. Ceci porte tout le combustible très haut?—R. Non, je dis que c'est très raisonnable, monsieur Garland. Aux Etats-Unis, le coût moyen du combustible est de 55.7 dans la région même du charbon.

Le président:

Q. Quelle comparaison faites-vous entre le prix du charbon en ce pays et au Canada, je veux dire le charbon à vapeur?—R. La plus grande partie du ton-

[MM. D. Crombie et E. P. Mallory.]

nage des chemins de fer est produite dans la région des champs de charbon. Je crois que la différence dans le prix est très considérable. J'ai ici la moyenne des prix pour les Etats-Unis et pour notre propre pays durant l'année 1922. Je puis vous la donner.

Q. Je croyais que la question des gages était la plus importante mais je m'aperçois que c'est celle du combustible.—R. Le prix moyen du combustible consommé dans le service des chemins de fer sur les voies de la classe numéro 1, aux Etats-Unis, en 1922, était de $3.94 la tonne. Sur le National-Canadien il est de $5.96 la tonne.

Q. Où prenez-vous ces chiffres?—R. Si nous avions ici l'homme qui s'occupe de la question du combustible chez nous, il pourrait vous renseigner.

Q. Qui est-il?—R. R. M. R. C. Vaughan, Directeur des Magasins et des Achats. Il est en charge du département qui achète le combustible.

M. CROMBIE: Je puis vous dire à la grosse la source générale d'approvisionnement et de distribution, si c'est là ce qu'il vous faut.

Le PRÉSIDENT: C'est ce qu'il nous faut.

M. CROMBIE: On se sert du charbon des Provinces maritimes jusqu'à Ottawa, en Ontario on reçoit le charbon américain qui vient par la route de Niagara. On se sert encore du charbon américain en allant vers l'Ouest, jusqu'à Winnipeg. Cela dépend de la direction du trafic. S'il y a peu de trafic vers l'Est, le charbon de l'Alberta viendra à Winnipeg A l'automne, quand le transport du grain est considérable vers l'Est, le charbon américain se rendra jusqu'aux environs de Melville et de Regina, peut-être pas jusqu'à Regina, mais il dépassera la frontière de la Saskatchewan.

Le PRÉSIDENT: Avons-nous fini? Je crois que M. Logan a encore quelques questions à poser au sujet des taux du fret des Provinces maritimes de la terre ferme vers l'Ouest.

M. LOGAN: Oui, monsieur le président. J'étais justement à lire le témoignage de sir Henry Thornton devant le comité spécial du Sénat au sujet de l'approvisionnement du combustible au Canada, dans lequel il disait:—

> " C'est la raison pour laquelle, lorsque vous demandez à un employé de chemins de fer: "Combien coûte le transport d'une tonne de marchandises de A à B?" il peut vous donner très correctement la réponse que vous désirez ou celle qu'il veut lui-même."

Vous avez dit que vous vous serviez actuellement du charbon américain?

M. CROMBIE: Oui, monsieur Logan.

M. LOGAN: Vous vous servez d'une certaine quantité de charbon américain à l'est de Montréal?

M. CROMBIE: J'ai reçu ce renseignement d'une façon générale du département du combustible. Quant à l'étendue de pays où le combustible est distribué, l'on me dit que Lévis était le point de bifurcation du charbon américain et qu'il en allait vers l'Ouest jusqu'à Ottawa. Le charbon américain descend de l'Ouest jusqu'à Brockville.

M. Logan:

Q. N'est-ce pas un fait que ce charbon américain est livré aujourd'hui à Saint-Lambert, par exemple?—R. Non, je n'en sais rien.

Q. Que coûte le fret sur le charbon de Sydney à Montréal actuellement?—R. Vous retournez de nouveau au tarif. Je ne sais si j'ai des renseignements là-dessus ou non.

Le PRÉSIDENT: Nous avons des témoignages sur ce point, monsieur Logan.

M. Logan:

Q. Vous ne connaissez pas le taux de Spring-Hill à Montréal, monsieur Crombie?—R. Non, monsieur. Je ne m'y connais guère en fait de tarifs.

Le PRÉSIDENT: Voici le témoignage de M. Alton, qui accompagnait M. Martin ici. De Sydney à Montréal le taux est de $4.50 par petite tonne, et de Montréal à Toronto de $2.90 la même tonne.

M. LOGAN: Il ne donne pas celui de Spring-Hill?

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un a posé la question, et je crois qu'il était d'environ $1 de moins de Spring-Hill que de Sydney, je ne donne pas cependant la chose d'une manière officielle.

M. Logan:

Q. Vous ne connaissez rien non plus de la quantité de charbon, n'est-ce pas, monsieur Crombie?—R. Non, monsieur.

Le président:

Q. Vous avez lu le témoignage de sir Henry Thornton à ce comité et au comité du Sénat?—R. R. Oui.

Q. Dans lequel il dit que l'on mettrait les Provinces maritimes et les provinces de l'Est sur le même pied que l'Ouest si ce dernier obtenait un tarif de $9 sur le charbon?—R. Oui.

Q. Supposons que notre taux de Sydney à Montréal soit de $4.50 et que l'on accroisse les taux tel qu'annoncé par sir Henry Thornton, quel sera alors le taux de Sydney à Montréal?—R. Eh bien, je ne pourrais vous donner ce renseignement, monsieur le président, sans examiner les chiffres.

Q. Vous avez actuellement un taux de $12.70 pour l'Ouest?—R. Oui, de Drumheller.

Q. Il a été réduit à $9?—R. Oui.

Q. Notre tarif de Sydney à Montréal est de $4.50. Faites la comparaison, s'il vous plaît?—R. Ce taux, voyez-vous, est calculé sur les bases de 3,300, 3,500 et 4,500 trains. Il nous faudrait revoir toutes les statistiques relatives aux opérations, de Sydney ou de Spring-Hill à la terre ferme, et les refaire.

Q. Vous n'en êtes venu à aucune conclusion quant aux taux des Provinces maritimes?—R. Non, monsieur.

Q. De sorte que la réduction des Provinces maritimes est plutôt indéfinie?—R. Elle est plutôt indéfinie.

M. MALLORY: Je ne me rappelle pas qu'il ait mentionné un taux de $9 des Provinces maritimes, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Je l'aurai dans un instant.

M. Logan:

Q. Quelle est la distance de Spring-Hill à Montréal?—R. Je vais vous la donner dans un instant. Il y a 717 milles de Spring-Hill à Montréal.

Le président:

Q. Dans vos calculs, vous avez laissé les Provinces maritimes complètement de côté?—R. Oui, monsieur.

M. Logan:

Q. Quelle est la distance entre Montréal et Toronto?—R. 334 milles.

Le PRÉSIDENT: Pouvons-nous nous attendre à ce qu'un de ces jours vous donniez, messieurs, un tarif et nous montriez autant de considération que vous en avez témoignée à l'Ouest?

M. CROMBIE: Je crains n'avoir pas la compétence voulue pour répondre à cela. Il me faudrait savoir ce que pense sir Henry Thornton sur ce point. L'on

nous a demandé de préparer les chiffres quant à l'Alberta, et ceci nous a tenus occupés.

Q. Vous ne pouvez faire aucune comparaison entre le taux actuel des Provinces maritimes, qui est de $4.50, et le taux que l'on pourrait obtenir en comparaison de votre taux de $9 dans l'Ouest?—R. Oui. Cela demanderait une étude approfondie.

Q. Quelle en est la raison?—R. Parce que la charge des trains est tout à fait différente d'un bout à l'autre.

M. KENNEDY: Je comprends que les chiffres que l'on a pris pour base de ce calcul représentent le coût moyen de transport d'un train de marchandises à une certaine distance?

M. MALLORY: Oui.

M. Kennedy:

Q. Ce coût moyen inclut-il le 50 p. 100 ajouté pour le retour des wagons vides dans l'Ouest?—R. Cela comprend tout, c'est-à-dire l'aller et le retour.

Q. Dans ce cas vous calculez double pour les wagons vides?—R. Vous voulez dire double parcours?

Q. Est-ce nécessaire?—R. Si l'on descend deux trains de charbon dans l'Est, nous aurons nécessairement à retourner ces trains vides dans l'Ouest, et payer les indemnités de route aux équipes.

Q. Ne serait-il pas possible de doubler vos trains vides allant vers l'ouest, de trois trains en faire deux, par exemple? Supposons que vous avez un train de 50 wagons chargés, vous renvoyez la locomotive dans l'ouest avec les mêmes wagons, mais si vous doublez, vous faites une économie considérable?—R. Non, pas pour la peine. Nos wagons doivent retourner et que vous attachiez un train ou 100 wagons à une locomotive, c'est le même travail. Le train doit retourner avec son équipe.

Q. Le service moyen dans les cours sert-il de base pour les trains de fret?—R. Non, monsieur.

Q. On fait une réduction raisonnable pour les trains qui parcourent de longues distances?—R. Oui.

Q. Combien allouez-vous?—R. Nous faisons quatre calculs, l'aller et le retour Est, l'aller et retour Ouest, sans charge additionnelle pour l'aiguillage.

Le TÉMOIN (M. Crombie): Et nous calculons le coût de l'aiguillage dans les cours où les trains passent. Ce coût est calculé au prix minimum, c'est-à-dire celui des terminus où l'aiguillage coûte peu par wagon.

Q. Je comprends que cela revient à environ $2.36 par jour.

Le président:

Q. Quel item est-ce?

M. KENNEDY: N° 4.—R. Nous avons alloué 83.4c. par train-mille pour les wagons, et dans un train il y a 51 wagons. Cela fait un peu plus de 1 c. par wagon-mille.

Q. Quelle partie de ce 10 p. 100 est pour les dépenses casuelles?—R. Il y a des item intangibles que l'on ne peut pas possiblement évaluer. Nous savons qu'il se présente certaines conditions auxquelles il faut penser, et nous avons cru devoir y pourvoir. Par exemple, l'entretien des wagons et le coût des équipes employées au transport du charbon ont coûté un peu plus que la moyenne. Il y aura aussi plus d'usure.

M. Logan:

Q. Ceci s'applique-t-il aux wagons à charbon?—R. Nous parlons maintenant des wagons fermés, et ces trains extras demandent plus d'équipes, d'heures supplémentaires, d'ouvrage du dimanche, et tout cela entraîne une certaine

[MM. D. Crombie et E. P. Mallory.]

quantité de travail de bureau. Il faut de l'aide additionnelle dans le bureau de la comptabilité, etc. Nous n'avons rien alloué pour le détail de ces item, mais il nous faut inévitablement encourir des dépenses additionnelles. Nous avons mis ce que nous avons cru être un pourcentage équitable pour couvrir cela et autres frais casuels qui pourraient survenir, et qui surviendront nécessairement dans le maniement d'un fort trafic de cette sorte.

M. Garland:

Q. La préparation de ces estimations a-t-elle été faite en collaboration avec le chemin de fer du Pacifique-Canadien? L'avez-vous consulté en quoi que ce soit à ce sujet?—R. Nous avons échangé nos idées, mais nous ne pouvons dire que nous avons collaboré avec ce chemin de fer d'aucune façon. Nous avons fait nos calculs sur une base tout à fait différente.

Q. Mais après consultation avec le Pacifique-Canadien?—R. Nous ne l'avons pas consulté du tout avant de nous mettre au travail. Nous avons préparé nos estimations, puis nous en avons causé, et nous sommes convenus qu'on ne pouvait tomber d'accord.

Q. Vous ne vous êtes pas accordés alors?—R. Oh, non.

M. Logan:

Q. Quel wagon considérez-vous le plus économique pour le transport du charbon, je veux dire comme dimensions?—R. Je ne m'occupe guère des wagons ni du trafic, mais je croirais simplement que les wagons découverts sont préférables aux wagons fermés.

Le TÉMOIN (M. Crombie): Je crois qu'il est généralement reconnu que le wagon à charbon en acier avec fond en trémie est le plus économique.

Q. Vous êtes de l'avis de sir Henry qui déclare ne pas connaître un meilleur wagon que celui d'une capacité de 50 tonnes.—R. Oui.

Q. Ce wagon est presque standardisé pour ce trafic?—R. Oui. On pourrait peut-être ajouter cette explication, afin de prévenir toute erreur. Nous préférerions de beaucoup, en tant qu'hommes de chemins de fer, naturellement, voir le charbon venir en wagons fermés, des ports de douane américains. Il est hautement désirable que nous le recevions dans des wagons fermés, car nous sommes toujours à court de ces wagons, et ils nous serviraient pour le trafic de retour. Les wagons découverts ne peuvent nous servir pour cet usage.

Q. Ceci ne s'appliquerait pas au transport du charbon de l'Alberta en Ontario?—R. Non.

M. Kennedy:

Q. Au sujet des taux sur le charbon et sur le grain, je crois que le tarif du charbon mentionné ici est sur la base du parcours, et environ 12½ p. 100 moindre que celui du grain.

Le TÉMOIN (M. Mallory): Je sais que le tarif sur le grain par tonne-mille est de 12 p. 100 plus élevé que celui du charbon.

Q. Eh bien, alors, prétendrez-vous que le grain ne paie pas les dépenses d'administration, de surveillance, etc.?—R. Je puis dire que nous sommes justement à reviser les dépenses qu'entraîne le trafic du fret en général, en considérant le trafic total du fret de toutes les marchandises ensemble, nous recevons à peine suffisamment pour couvrir les dépenses.

Le TÉMOIN (M. Crombie): Sachant les députés très intéressés à la question des chemins de fer nationaux, et considérant cette réunion-ci comme très importante, je crois qu'il n'est que juste que je leur dise que notre tarif par tonne-mille est très bas; pour l'année 1922, il n'a été que de .998, soit 9 milles—ou pratiquement 10 milles par tonne-mille.

[MM. D. Crombie et E. P. Mallory.]

M. McBride:

Q. Un cent?—R. Presque un cent, mais pas tout à fait. Les chemins de fer américains n'ont pas, comme nous, des droits à payer sur le charbon; ils n'ont pas non plus autant de droits de passage à payer aux autres chemins de fer. Les conditions climatériques dans lesquelles ils opèrent ne sont pas aussi rigoureuses que les nôtres, qui nous forcent à dépenser plus de charbon qu'eux pour produire la force tractive. Eh bien, ces chemins de fer ont un tarif de 20 p. 100 plus élevé par tonne-mille que le nôtre. Ils ont reçu 1.9c. l'an dernier. J'aime à vous dire ceci, parce que je sens, que d'après certaines questions qui me furent posées ce matin, vous semblez croire que notre administration n'est pas ce que vous aimeriez qu'elle fût. Nous travaillons pour 20 p. 100 de moins qu'on ne le fait aux Etats-Unis, malgré qu'il nous faut faire face à beaucoup de dépenses qu'ils n'ont pas, et avec un trafic moins dense. Et j'aimerais à ajouter ceci, monsieur Garland, vous sembliez être sous l'impression que nous faisons peut-être une distinction trop grande entre les équipes de trains et celles des locomotives, comparativement à la moyenne obtenue en 1922. J'aimerais que vous prissiez note de ces chiffres. Quant aux gages des équipes des locomotives aux Etats-Unis (et vous comprenez que nous avons à payer des taux fixes de gages par mille) c'est en économisant dans l'opération des trains que nous arrivons à ce résultat. Les gages aux Etats-Unis sont de 25.5c. par mille pour les équipes de locomotives comparés à 18.6 que nous payons. L'indemnité de route est de 12.6 par mille, comme on vous l'a dit ce matin. Je puis être sous une fausse impression, mais il m'a semblé que vous pensiez que nous pouvions opérer avec une moindre marge. La moyenne aux Etats-Unis est de 25.5. Quant aux gages des équipes de trains, l'indemnité de route est de 14.6c. par mille. Cela nous a coûté 20.3c., y compris l'aiguillage, etc., comparé au taux de 29.4 aux Etats-Unis. Vous parliez aussi ce matin, monsieur Logan, de la vitesse moyenne des trains. Notre vitesse moyenne était de 12.6 milles à l'heure. Je n'avais pas les chiffres quand vous avez posé votre question, j'aurais dû dire 13.6, y compris tous les services des trains de marchandises.

M. Logan:

Q. Si l'on conduisait un train ne contenant que du charbon, de l'Alberta, à travers le continent, jusqu'à Toronto, ne pourrait-on pas aller plus vite?—R. C'est douteux, pour cette raison, cela inclut le trafic lent, qui ne part que, disons, trois fois la semaine, ou peut-être, tous les jours. Je crois que cela comprend ces trains. Je crois que l'on y inclut aussi tous les trains de trafic léger. Nos trains sont plus légers que la moyenne et nous regagnons un peu à cause de ces trains légers, de sorte que si l'on chargeait le train tout à fait, on ne pourrait faire meilleure figure. En prenant le chiffre moyen de 1922, soit 18.6 par mille pour les gages des équipes de locomotives, nous arrivons exactement à ce que cela nous a coûté durant les mois de mai, juin et juillet de l'an dernier, de sorte que vous arrivez à la question de l'hiver qui diminue la vitesse, etc. Les équipes de trains coûtèrent 20.3c. l'an dernier, et le coût fut de 20.5c. en mai, juin et juillet.

M. Kennedy:

Q. Tout ce travail fut fait sur la base du coût moyen des trains de marchandises sur tout le parcours du National-Canadien?—R. Non, monsieur, sous celui des lignes de l'Ouest.

Q. C'est-à-dire les lignes des Prairies?—R. Oui.

Q. Je désire soulager l'esprit du témoin. Nous sommes très fiers du National-Canadien, et je crois que tous les Canadiens le sont également. Nous ne croyons pas que vous soyez moins efficaces que les autres lignes, mais j'espère que vous allez augmenter cette efficacité de façon à nous donner une réduction

de taux.—R. Nous faisons tout notre possible pour cela. Il y a une autre chose que j'aimerais vous montrer au sujet des lignes de l'Ouest américain, c'est-à-dire des lignes de Chicago allant vers l'Ouest et qui opèrent dans des conditions plus analogues aux nôtres à l'Ouest des Grands Lacs. Mais elles ont des conditions climatériques plus passables. J'aimerais vous indiquer leur taux moyen. Les trains de marchandises par train-mille pour l'année 1922 furent de 1,349 tonnes. Les nôtres ne furent que de 1 289 tonnes, malgré que la densité du trafic fut moindre que chez eux. Nos trains transportaient 60 tonnes de moins que les leurs.

M. Garland:

Q. Qu'entendez-vous par des conditions atmosphériques plus favorables?—R. Je parle des routes du Sante-Fe et Roch-Island. On n'a pas là la même température que sur la route d'Edmonton.

Q. Cela ressemble plus à notre température d'été?—R. Il y a une chose que j'aimerais expliquer à M. Logan. Voyez-vous, c'était difficile; on ne pouvait prévoir toutes vos questions, et il est difficile de tirer de promptes réponses du grand nombre de chiffres que nous avons. J'aimerais dire, au sujet du chemin de fer de la Virginie, dont a parlé M. Butler dans son témoignage qu'il s'agissait du poids d'un train extraordinairement lourd, soit 16,000 tonnes. Le poids moyen des charges des trains de ce chemin de fer l'an dernier n'a pas été de 16,000 tonnes, ni de 8,000, mais de 3,244, nonobstant, malgré qu'il eut des wagons de 100 tonnes et même de 120 tonnes. La force tractive moyenne des locomotives américaines est de 36.7, en comptant la densité du trafic. Le nôtre n'est que de 36.2. Nous avons une bonne force tractive et elle coûte meilleur marché d'entretien.

M. McBride:

Q. Vous dites que la vitesse moyenne des trains de fret est de 13 milles à l'heure?—R. Ceci, monsieur McBride, comprend tout le temps à partir de l'heure où le train reçoit ses ordres jusqu'à ce que l'équipe soit renvoyée. Cela comprend le temps de détention au terminus et tout l'aiguillage le long de la route.

Q. Si on élevait cette moyenne à 20 milles, cette augmentation produirait-elle un accroissement dans le coût d'opération?—R. Je pourrais répondre, pour votre information, monsieur McBride, que nous dépensons beaucoup de temps à analyser la vitesse économique, et qu'elle varie avec la densité du trafic et le nombre de subdivisions; elle varie aussi avec la longueur des pentes dans la subdivision. Nous faisons une étude approfondie de cette question, afin de trouver quel est le plus grand nombre de tonnes-milles par heure de locomotives que nous pouvons produire; ceci est, en général, ce que nous pouvons faire de mieux.

M. Kennedy:

Q. Le taux des opérations du Canadien-National l'an dernier, fut un taux défavorable. Ces taux, cependant, représentent ce qu'il nous en coûte pour mouvoir les marchandises sans prendre en considération les charges d'administration.—R. Nous avons éliminé toute charge d'administration et une bonne partie de l'entretien.

Q. Le Pacifique-Canadien, prenant en considération le chiffre des déboursés et le coût des trains, devrait pouvoir accorder de meilleur taux que vous?—R. J'en doute. J'aimerais faire une comparaison sur cette base.

Q. Le Canadien-National n'a pu couvrir ses dépenses d'opération?—R. Vous savez pourquoi. Cela n'est pas dû à une mauvaise administration. L'on n'a pas suffisamment de trafic pour payer les frais d'administration et l'entretien. Cela est dû au manque de trafic. Nous sommes prêts à une comparaison sur base d'économie en égard au mouvement du trafic.

 [MM. D. Crombie et E. P. Mallory.]

M. Logan:

Q. Admettant que le roulant, etc., soit en bon état, combien cela coûterait-il pour transporter 50 wagons de charbon, contenant chacun 50 tonnes, sur une distance de 2,000 milles à une vitesse moyenne de 15 milles à l'heure?—R. C'est une question purement hypothétique.

Q. Sir Henry Thornton a dit qu'après tout cela se résumait à une simple question d'affaires. Là, suivant moi, est la question. Si l'on avait à Edmonton un train de charbon que l'on voulût transporter à Toronto, il me semble que le point important pour ceux qui ne sont pas des hommes de chemins de fer, est de savoir si tous les chiffres que l'on nous a donnés ne peuvent aboutir à une réponse à cette question. Nous avez-vous donné des chiffres basés sur des opérations réelles, avec, disons, des wagons portant 36 tonnes et voyageant à une vitesse de 13 milles? Je pose une question quant à ce qui est possible ou probable.—R. Je ne pourrais entreprendre de répondre à cette question.

Q. Car, après tout, M. Butler dit que, admettant que l'équipement soit bon, il prétend qu'un train de charbon de 5,000 tonnes équivaut à un train du poids de 8.000 tonnes; et que sur cette base, l'on ne pourra jamais transporter le charbon de l'Alberta à Toronto, soit une distance de 2,284 milles, en calculant le prix de station à station, mais qu'il faudra calculer le coût de trains entiers de charbon avec des wagons d'une capacité de 50 tonnes et avec le nombre de locomotive-milles.

M. Garland:

Q. Avons-nous, sur le Canadien-National, des wagons fermés susceptibles de transporter 47½ tonnes au wagon?—R. 46 tonnes. Je vous ai donné ces chiffres ce matin.

Q. C'est là la limite?—R. Je crois que oui.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions? Monsieur Stutchbury, cette question vous intéresse-t-elle? Le comité vous permet de poser toutes les questions qu'il vous plaira.

M. STUTCHBURY: Je crois que cela dépasse ma capacité, monsieur le président. Tout ce que je désire, c'est le transport du charbon ici, s'il y a possibilité de le faire.

M. Garland:

Q. Encore une question. Pouvez-vous nous faire une offre quelconque qui nous permettrait d'avoir du charbon canadien dans les provinces centrales du Canada?—R. Je ne puis rien ajouter à ce que j'ai dit.

M. MALLORY: Quant à ce qui est du prix aux mines. J'ai fait un petit calcul, non comme employé de chemins de fer, mais en homme qui a souffert de la disette. Si l'on me permettait de dire ce que j'en pense comme simple citoyen.

Le PRÉSIDENT: Je suppose que vous voulez en venir au point soulevé à la fin de la dépêche de sir Henry Thornton:—

> "Il faut aussi qu'il soit bien entendu que les propriétaires de mines et les distributeurs dans l'Ontario doivent coopérer avec la compagnie de chemin de fer, afin d'atteindre le but commun, et j'espère que c'est là leur désir."

R. J'ai vu dans les témoignages, p. 106, un chiffre de $3.25 la tonne. Allouant $1.00 la tonne au producteur pour préparer le charbon, pour la manutention et la dépréciation, lui allouant $1.00 pour la livraison, et lui accordant 50c. de profit, cela fait un total de $5.75. En faisant concurrence à l'anthracite américain sur la base de tonne pour tonne, et présumant qu'il a la même

valeur, quoique j'aie lu qu'il valait mieux, le prix de $15.50 laisserait $9.75 la tonne pour défrayer le transport par le Canadien-National.

Le président:

Q. Vous croyez alors qu'au taux actuel, l'anthracite de l'Ouest pourrait faire concurrence sur les marchés de l'Ontario au charbon américain de même valeur?—R. Je dis que le charbon de l'Alberta équivaut tonne pour tonne à l'anthracite américain, l'on peut payer un taux de fret de $9.75 sur un charbon de $3.25 à la mine. Ceci est mon opinion personnelle sur le sujet.

Le PRÉSIDENT: Ceci dérange tous vos calculs.

M. STUTCHBURY: Prenons la ville de Toronto. Il est nécessaire, je crois, de mettre en sacs chaque tonne de charbon livré à Toronto ou à Montréal et le coût de livraison, suivant les marchands est plus élevé qu'ailleurs à part Vancouver. A Vancouver, l'an fait de même. Ce serait plus dispendieux et il n'y aurait pas assez de charbon à $3.25. Il faut mettre la moyenne du prix à $4. Le charbon de $3.25 est un petit charbon et les mines n'en produisent pas suffisamment pour parer à la demande.

M. MALLORY: Le prix est de $4..

M. STUTCHBURY: Il faudrait calculer au prix de $4?

M. MALLORY: Ceci laisserait $9 pour le fret.

M. STUTCHBURY: Il y aurait alors un désavantage, comme à Winnipeg. Les gens ne connaissent pas notre charbon de l'Alberta. Il faut le vendre à un prix moindre que celui du marché, afin d'induire les gens à l'acheter jusqu'à ce qu'ils y soient habitués. M. Cushing, représentant des propriétaires de mines américaines à l'Institut des Mines et de Métallurgie à Montréal, a fait une déclaration bien définie, dans laquelle il dit que si le prix du charbon de l'Alberta baissait de $1, les propriétaires de mines américaines diminueraient le leur de $2. Nous n'entretenons aucun doute sur ce que feront les Américains si nous entrons en concurrence avec eux. Il est vrai que les gens d'Ontario auront leur charbon à meilleur marché, mais nous en subirons les conséquences.

M. McBBRIDE: Pourquoi pas recommander au gouvernement d'augmenter le tarif des douanes?

Le PRÉSIDENT: Je ne suis pas un progressiste.

M. LOGAN: Mettons un droit d'entrée pour un an.

Le PRÉSIDENT: Toute recommandation que l'on devra faire au gouvernement ne le sera qu'après avoir entendu tous les témoignages. Y a-t-il d'autres questions, messieurs? Monsieur Lapierre, désirez-vous poser quelques questions?

M. LAPIERRE: Non, monsieur. J'ai eu une réponse à ma question.

Le PRÉSIDENT: Chacun a pleine liberté de poser toutes les questions qu'il désire. Avez-vous autre chose à dire sur le sujet, monsieur Mallory?

M. MALLORY: Non, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Vous êtes tous deux libres, messieurs, et nous vous remercions d'avoir pris la peine de venir ici aujourd'hui.

Le comité est ajourné à mercredi, le 16 mai 1923, à 11 heures.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ N° 429,
MERCREDI, le 16 mai 1923.

Le comité permanent des Mines et Minéraux se réunit à 11 heures, le président, M. Carroll, au fauteuil.

M. LANIGAN est appelé et assermenté.

Le président:

Q. Quelle est votre occupation, monsieur Lanigan?—R. Gérant général du trafic des marchandises du Pacifique-Canadien.

Q. Depuis quand occupez-vous cette position?—R. Depuis novembre dernier comme gérant général du trafic et depuis septembre 1918 comme gérant du trafic des marchandises.

Q. Combien d'années avez-vous en tout dans le service des chemins de fer?—R. Quarante-deux ans.

Q. Je demanderai maintenant à M. Garland de poser une question ou deux.

M. Garland:

Q. Monsieur le président, M. Lanigan a-t-il étudié cette question des taux du charbon?—R. On n'a jamais demandé au Pacifique-Canadien de proposer un taux, et nulle demande d'enquête n'a été faite au département du trafic ou à toute autre personne, que je sache, monsieur Garland.

Q. Je vais poser la question comme vous désirez que je la pose. Avez-vous volontairement étudié la question des taux?—R. Nous sommes, comme vous le savez, propriétaires de mines aussi bien qu'une compagnie de transport, et en notre qualité de propriétaires de mines, nous rencontrons absolument les mêmes difficultés à produire notre charbon, que tous les autres propriétaires de l'Alberta. Nous souffrons des mêmes conditions et du même manque de marchés; en conséquence, notre président m'a dit, il y a quelque temps, qu'il aimerait savoir s'il y avait une solution possible à ce problème de charbon, et je lui ai soumis un rapport, et voici comment le Pacifique-Canadien s'est trouvé à considérer la question.

Q. Vous ne l'avez pas alors considéré sérieusement?—R. Je l'ai très sérieusement étudiée aux deux points de vue, celui de la production et celui du transport.

Q. A quelle conclusion en êtes-vous venu?—R. Vous avez dû remarquer que nous n'avons pas publié de tarif pour transport de l'Alberta au Canada oriental. J'en suis venu à la conclusion qu'il était inutile d'imprimer un tarif pour un trafic qui n'aura pas lieu.

Q. Pour un tarif qui n'aura pas lieu? Vous avez anticipé cela?—R. Je pourrais m'exprimer autrement, M. Garland. J'ai cru que ce n'était pas la peine de publier un tarif de $12.40, de Lethbridge à Toronto, car le taux de Lethbridge serait sur le même pied que celui de Drumheller. Il ne sert à rien de publier un tarif pour un trafic inexistant. Vous avez tout le trouble et toute la dépense pour rien.

Q. Vous mentionnez le taux de $12.40. N'avez-vous pas considéré la réduction de ce taux?—R. Oui, nous avons étudié la question de réduction, mais j'ai dit que je ne voyais aucune raison de publier un taux de $12.40, sachant fort bien que l'on n'obtiendrait aucun trafic à ce taux.

Q. C'est bien; c'est très vrai; mais avez-vous considéré le taux de $12.40 comme étant d'une valeur quelconque aux propriétaires de mines de l'Alberta

ou aux consommateurs des provinces centrales, et, alors, si vous ne l'avez fait, avez-vous essayé de réduire le taux?—R. Oh, oui.

Q. A quelle conclusion en êtes-vous venu?—R. J'en suis venu à la conclusion que cela nous coûterait $9.90 pour transporter un wagon de charbon contenant 46 tonnes, de Lethbridge à Toronto, soit une distance de 1,990 milles. Et, en pensant à Lethbridge j'ai considéré cet endroit comme un point de départ, tout simplement parce que c'est là l'endroit où nous minons notre charbon, et que c'est le point que désirait connaître notre président.

Q. Seriez-vous prêt à fixer un taux de $9.90 sur le charbon de Lethbridge au Canada central?—R. Certainement que non, cela nous coûterait $9.90. Et, en ma qualité d'homme d'affaires, l'échange d'un dollar pour un autre dollar ne m'a jamais dit grand'chose.

Q. Eh bien, vous dites que, en votre qualité d'homme d'affaires, cela ne vous dit pas grand'chose. Sur quelle base appuyez-vous ce taux. Pouvez-vous nous donner les chiffres?—R. Oui, je crois que je le puis, mais, naturellement, monsieur le président, tous ces chiffres sont basés sur l'expérience acquise. Je ne crois pas qu'un chemin de fer plus qu'aucune autre entreprise commerciale puisse dire au commencement de l'année quel sera le chiffre de ses affaires, ou dans quelle circonstance il devra les faire, ou s'il pourra faire des affaires à un certain prix, ou faire certains profits, ou même encore s'il pourra faire un profit quelconque ou un profit tout à fait inattendu.

Q. Je crois, monsieur le président, que le témoin ne croit guère en la maxime de Henry Ford, "Coupez le coût, puis coupez sous le coût".—R. J'ai lu beaucoup de théories, M. Garland, sur divers sujets. Je me fais vieux, et j'ai acquis beaucoup d'expérience dans les questions de chemins de fer. M. Ford peut avoir eu de succès comme fabriquant d'automobiles, mais je ne sais si je prendrais son avis sur la manière d'empêcher la petite vérole de s'introduire au pays, par exemple, ou sur toute autre question où son expérience est limitée.

Q. Il a des connaissances sur la question des chemins de fer?—R. Il a des connaissances en chemins de fer, sous certaines conditions, que vous ne connaissez peut-être pas, mais qui, en tout cas, ne s'appliquent pas au Canada, et M. Ford n'est pas une autorité, que je sache.

Le PRÉSIDENT: M. Ford voulait dire par cela que les chemins de fer devraient faire des affaires sans en attendre de profits?

M. GARLAND: Non, il suivait tout simplement la maxime qu'il a mise en pratique dans sa manufacture.

Le PRÉSIDENT: Il a dit, "Coupez sous le coût".

M. GARLAND: Oui.

Le PRÉSIDENT: Je ne suis guère un homme d'affaires, mais vous ne pouvez faire des affaires à perte.

M. Warner:

Q. J'aimerais demander au témoin sur quelle base il a calculé ses taux Serait-ce par trains de charbon réguliers, transportant le charbon en certains temps de l'année, sinon toute l'année ou, est-ce sur la base de wagons venant avec les trains mixtes?—R. La base sur laquelle tout le monde base ses chiffres—je ne puis vous donner une réponse exacte—est celle d'un train de cinquante wagons, portant chacun un maximum de 46 tonnes, ce qui, naturellement, veut dire 19½ plus 46 la grosse tonne. Il est impossible qu'un tel train puisse voyager, parce que, les locomotives, les wagons, la voie et sa substructure, ont tous été construits pour le trafic tel qu'il est. Ils n'ont pas été construits pour porter des locomotives extra lourdes, sur un lourd bâti. On les a construites pour le trafic annuel, d'après l'expérience annuelle du trafic sur ces voies; conséquemment, un wagon de 40 tonnes pèsera 19½ tonnes, et avec une charge

[M. W. B. Lanigan.]

de 46 tonnes, cela ferait 65½ tonnes par wagon. Eh bien, multiplié par 50 cela ferait 3,250 grosses tonnes. Les locomotives de 210 p. 100 ne pourraient transporter de Lethbridge que 2,730 tonnes; ce qui fait que l'on aurait plus de grosses tonnes qu'une locomotive n'en pourrait traîner; c'est-à-dire qu'on aurait 175 tonnes de trop. Partant de Lethbridge pour Dunmore avec 175 tonnes de plus que n'en peuvent traîner ces locomotives de 210 p. 100, et allant de Dunmore à Swift-Current avec un excédent de capacité de 566, c'est-à-dire un train de 50 wagons; et de Swift-Current à Broadview avec 409 tonnes de plus qu'en comporte la capacité de la locomotive; et de Broadview à Brandon, la locomotive requerrait 529 tonnes de plus qu'elle n'en a apporté à Broadview, et de Brandon à Winnipeg, il faudrait encore 175 tonnes pour arriver à la capacité de votre locomotive. Rendu là, entre ce que l'on aurait pris afin d'employer toute la force de la locomotive (car il ne faut pas voyager à vide) vous auriez laissé du charbon et vous auriez pris du bois ou du grain ou d'autres marchandises pour l'Est, et le train, au lieu d'être un train complet de charbon, serait devenu un train moyen, tel que le demande le trafic vers l'Est. Ceci n'est pas un facteur sur notre ligne seulement, il l'est sur toutes les autres lignes. Vous avez par exemple, Rennie, un point à l'est de Winnipeg. Nous ne pouvons transporter à Rennie qu'une infime portion de ce que nous pouvons transporter de cet endroit à l'Est; de sorte que nous conduisons certains trains jusqu'à Rennie et nous les y laissons; nous partons ensuite de Rennie comme un dépôt et nous prenons là ce qui y a été laissé par les trains précédents, de sorte que tous les trains qui vont vers l'Est ont un tonnage maximum, si la locomotive assignée à cette division peut le transporter. Maintenant, l'on a de beaucoup accru la puissance de la locomotive et, naturellement, l'on a dû augmenter la dépense pour les substructures et les ponts sur lesquels doivent passer ces locomotives. Par exemple, nous avons des locomotives du type Santa-Fé, c'est-à-dire d'une capacité de 325 p. 100, laquelle pèse, autant que je puis m'en rappeler dans le moment, environ 300,000 livres.

Le président:

Q. Qu'entendez-vous par une capacité de 325 p. 100?—R. Sur nos lignes et, je crois que c'est la pratique générale, quoique le Canadien-National emploie une autre méthode qui revient à la même chose, les locomotives sont évaluées à 100 p. 100 quand elles peuvent développer une puissance de traction de 20,000 livres sur une voie de niveau.

M. Warner:

Q. Vous voulez alors en venir à ceci; c'est que toutes les divisions ne sont pas équipées de façon à transporter la même quantité de charbon?—R. Non. Les pentes qui prévalent dans cette division sont le principal facteur en tant que les locomotives sont concernées.

Q. Eh bien, croyez-vous qu'il soit possible d'établir des taux réduits aux temps de l'année où les chemins de fer et les mines sont le moins occupés, disons en mai, juin et juillet?—R. C'est très difficile à dire. Il faut naturellement s'occuper de l'entretien des voies dans la saison où les conditions climatériques le permettent, et cela veut dire que les dépenses d'entretien sont plus élevées durant les mois d'été qu'elles ne le sont en hiver, tandis que, d'un autre côté, les déboursés occasionnés par l'enlèvement de la neige et pour le maintien de la voie en bon ordre, sont de beaucoup plus élevés en hiver. Jusqu'à un certain point ces déboursés se contrebalancent, puis il y a des hivers où nos opérations sont très fructueuses. Pendant d'autres hivers, le tonnage des locomotives a été matériellement réduit à cause des conditions climatériques.

Q. Alors, vous n'avez pas décidé la question d'un tarif minimum entre l'Alberta et Toronto?—R. Non, je n'ai pas pris de décision, excepté en ce sens,

[M. W. B. Lanigan.]

que je ne voudrais pas publier de tarif entre Lethbridge et Toronto parce que cela ne rapporterait rien.

M. Arthurs:

Q. Vous dites que vous basez votre estimation sur l'expérience du passé? Vous n'en n'avez pas eu quant à ce qui regarde le transport de trains entiers de charbon de l'Ouest à l'Est?—R. Non, et nulle autre ligne en Amérique n'a eu d'expérience qui pourrait nous servir de guide. Naturellement, il s'agit d'une distance de 2,000 milles.

Q. Nous savons cela, je voulais simplement avoir le renseignement.—R. Naturellement je n'ai pas l'expérience du passé pour me guider dans le transport de trains entiers de charbon et comme je l'ai déjà expliqué il ne pourrait y avoir de trains entiers de charbon.

Q. Sur votre ligne, combien transportez-vous, de l'Est à l'Ouest, de trains entiers chargés à la pleine capacité des locomotives?—R. Tous les trains dans les deux directions, Est et Ouest. Nulle locomotive ne quitte les points terminaux qu'elle n'ait un plein chargement, excepté dans les cas où il se trouve que les locomotives sont toutes à un bout de la ligne, quand le trafic est désorganisé. Il faut alors retourner les locomotives et les wagons à leurs points de départ, mais tous nos trains et toutes nos locomotives sont employés à leur pleine capacité. Il y a, naturellement, des cas sur les embranchements, où l'on ne peut employer les locomotives à leur pleine capacité.

Q. Il y a souvent des occasions sur les voies principales où l'on ne peut employer la pleine capacité des locomotives pour le transport des marchandises? —R. Oui, il y a eu de ces cas sur notre voie double entre Winnipeg et Fort-William, lorsque les trains de grain arrivaient avant la poste et les inspecteurs.

Q. Je ne suis pas un expert en la matière, mais je suis certain d'avoir vu sur votre ligne, comme sur les autres, bon nombre de trains inférieurs à la capacité de la locomotive.—R. Pardon, je ne puis accepter votre affirmation que vous ayez vu sur nos embranchements des trains moins chargés qu'il ne le fallait; mais vous devez, naturellement, ne pas oublier que vu les conditions climatériques, il faut quelquefois réduire la charge de, disons, 10 p. 100 sur ces lignes. Il y a aussi en été, d'autres conditions qui obligent l'expéditeur des trains d'envoyer une locomotive avec 10 p. 100, 15 p. 100 ou même 20 p. 100 de moins qu'elle ne peut traîner. Il y a certaines classes de marchandises qu'il faut expédier sans retard.

Ces conditions se rencontrent dans toutes les lignes de commerce, et il faut s'y conformer.

Le président:

Q. On ne peut certainement pas appliquer de règle générale dans des affaires de ce genre?—R. C'est impossible.

M. Arthurs:

Q. Vous avez parlé de certaines divisions où vous avez un plus fort tonnage que dans d'autres?—R. Oui.

Q. Si vous avez un train entier de blé partant d'un point quelconque de l'Ouest, vous ne le divisez pas, en général, c'est-à-dire, que vous n'avez pas beaucoup d'aiguillage pour un train entier de marchandises quelconques?—R. Cette question a été discutée devant la Commission des chemins de fer. Si vous expédiez un train entier d'une certaine capacité, de Calgary à Winnipeg, ce n'est plus un train entier de blé, ni un train en approchant, lorsqu'il quitte Winnipeg; il ne pourra l'être.

Q. Pour quelle raison?—R. C'est généralement un train entier de blé lorsqu'il arrive à Port-Arthur, mais ce n'est pas tout le même blé. Plusieurs wagons

[M. W. B. Lanigan.]

ont été laissés en route pour alléger le train, tandis que d'autres y ont été rattachés plus tard, soit de blé ou d'autres marchandises.

Q. Vous ne prétendez pas dire au Comité que si l'on avait du blé on n'en reprendrait pas?—R. Nous le prendrions certainement. Mais ce à quoi l'on s'objecte, c'est d'ajouter des frais au terminus de Winnipeg, en choisissant des wagons de blé lorsque d'autres marchandises qu'il faut mouvoir se trouvant plus à portée. Ces marchandises sont là et elles sont arrivées avant le blé. S'il fallait écarter tous ces wagons afin de faire des trains entiers de blé, je protesterais hautement, parce que nos plus fortes dépenses aujourd'hui sont celles des terminus. Nos grands terminus sont inévitablement situés dans les grandes villes, telles que Winnipeg, Toronto, et Montréal, et comme le commerce s'accroît, il faut nécessairement acquérir plus de terrain et étendre ces terminus. Ceci coûte très cher dans tous les cas, car il faut y mettre du capital. De sorte que les déboursés au compte du capital à Montréal, à Winnipeg et à Vancouver sont très élevés. De plus, une locomotives qui fait ce service ne peut faire tout ce qu'on en pourrait attendre; elle a un mécanicien, un chauffeur, deux hommes de cour, et un directeur de cour, pendant que cette locomotive va et vient dans cette cour avec un ou deux wagons, afin de placer des wagons ou pour autre chose. De sorte que nos dépenses aux terminus sont très élevées. Nul chemin de fer bien conduit ne permettrait d'accumuler au terminus des dépenses qui dépasseraient leur proportion de frais de route, simplement pour expédier des trains entiers de grain ou d'autres marchandises, car tout ce trafic va vers l'Est et il faut qu'on l'expédie. Pourquoi ferait-on tant de dépenses d'aiguillage pour expédier des trains entiers de grain ou d'autres choses, de Winnipeg à Port-Arthur.

Q. Un train est aiguillé sur une voie spéciale, du moins dans la saison du blé?—R. Nos cours sont disposées de façon à ce que l'on fasse le moins d'aiguillage possible.

Q. Il s'en suit nécessairement que si un train de blé est divisé en deux, une partie est placée sur une voie d'évitement pourvue à cet effet?—R. Un chef de cour, lorsqu'il prépare ses trains, ne prendra pas les wagons les plus à la main, mais il les prendra d'après les ordres qu'il aura reçus.

M. Lapierre:

Q. Au cas où l'on développerait ce commerce de charbon de l'Alberta, ne serait-il pas passible d'avoir des chargements de charbon au point où le tonnage des trains est changé; on pourrait alors avoir des trains entiers de charbon venant vers l'Est?—R. Quelle différence cela fait-il que ce soit des trains entiers de charbon qui laissent un certain point ou non, du moment que ces trains sont entiers?

Q. On nous a portés à croire que des trains entiers d'une seule sorte de marchandises feraient baisser les taux.

Le PRÉSIDENT: Sans rompre les trains?

M. LAPIERRE: Sans rompre les trains, chargés des mêmes marchandises si on les avait. La dépense des trains serait moindre, et les changements coûteraient moins, et l'on aurait des trains *standard* là où on pourrait standardiser le trafic; voilà ce que j'entends.

Le TÉMOIN: Permettez-moi de répondre à ce monsieur, ce devrait être un trafic en saison. C'est du moins ce que j'ai compris des témoignages précédents, c'est-à-dire quand il y aurait un maximum de wagons sans emploi, et qu'après une certaine date, à cause de l'occupation des chemins de fer, ce trafic n'aurait pas lieu. On ne peut accroître les dépenses aux terminus simplement pour faire des trains entiers de charbon. Il faut laisser de côté ce qu'il y a dans un train

[M. W. B. Lanigan.]

et prendre d'autres marchandises. On ne peut pas toujours avoir du charbon là où on en voudrait. Il nous faut prendre la marchandise qui se présente.

M. Lapierre:

Q. Mais là où vous pouvez toujours avoir du charbon, il devrait y avoir un moyen possible d'avoir les wagons en même temps que le charbon.—R. Si nous étions dans la position du chemin de fer de la Virginie, ne transportant que du charbon, desservant 700 mines, et si nous avions un trafic continu vers une seule destination, sans interruption, ce que vous dites serait absolument vrai.

Q. Et vous dites qu'il vous est impossible de faire cela, c'est votre réponse? —R. Il est inutile de le dire, c'est visible pour tout le monde.

M. Garland:

Q. Nous en étions au point où vous disiez que le coût du transport du charbon d'endroits de l'Alberta à Toronto, par exemple, serait de $9.90, mais que vous ne vous souciiez pas de coter ce taux, que vous voudriez en plus faire un profit?—R. Certainement.

Q. Je vous ai demandé les chiffres sur lesquels vous basiez ce taux?—R. Pour les raisons que j'ai mentionnées, je n'ai pas basé le coût sur le transport par trains entiers, parce que l'on ne transporte rien d'autre chose de l'Ouest à l'Est—et j'ai basé mes calculs sur cela; que pour chaque cent milles où l'on transporte des marchandises, nous transportons des wagons vides sur 45 milles. C'est la proportion sur toute la ligne.

Q. Ceci s'applique-t-il au trafic vers l'Est?—R. Ceci s'applique à tout le trafic. Vous ne pouvez séparer une classe de marchandises et dire que vous allez vous servir des wagons inoccupés, ou d'un certain pourcentage d'entre eux, ou qu'une certaine classe de marchandises va créer une certaine somme de trafic comparativement à d'autres; il faut prendre la moyenne sur toute la ligne. Notre moyenne est celle-ci; quand on transporte une charge à 100 milles, il faut transporter un wagon vide 45 milles. C'est la proportion exacte, et c'est aussi à peu près la même sur le National-Canadien. Le mouvement d'un wagon chargé entraîne celui d'un wagon vide.

M. Kennedy:

Q. Appliquez-vous cette formule d'une manière absolue, soit 45 à 100, Est et Ouest, ou calculez-vous sur le trafic allant à l'Ouest; comment appliquez-vous cette règle?—R. Nous l'appliquons parce qu'il est impossible de connaître quelle est la proportion des wagons vides en raison du trafic, excepté au moyen de la proportion générale qui est de 45 milles, et ceci n'a guère changé d'une année à l'autre. Le trafic vers l'Est implique nécessairement un plus grand mouvement de wagons vides que le trafic vers l'Ouest. Le trafic vers l'Ouest ne demande pas de mouvements de wagons vides excepté celui près des terminus.

Q. C'est ce que j'allais demander: Si l'on nous demandait un tarif vers l'Ouest au lieu d'un tarif vers l'Est, répondriez-vous de la même façon, en nous donnant cet exemple de 45 milles?—R. Non. Il n'y a pas de moyens mécaniques pour fixer les taux de fret. Si vous me demandiez un taux sur le charbon de Toronto à Calgary, je calculerais qu'il nous faudrait quand même mouvoir bon nombre de wagons vides vers l'Ouest, et je dirais certainement: "Eh bien, nous pouvons transporter cette marchandise à un taux qui n'impliquerait que le tonnage additionnel, la moyenne de la tare, ou plutôt du poids du contenu, au coût du voyage à vide.

Q. Je dois vous prier d'observer que plusieurs questions faites hier par divers membres du comité s'appuient sur la récente déposition de M. Butler.

L'avez-vous lue?—R. Oui. Voulez-vous que je discute la thèse de M. Butler? Si vous le voulez, je le ferai volontiers.

Q. C'est là le plus court chemin.—R. Très bien.

M. Garland:

Q. Pour commencer, je crois que nous ferions mieux de nous assurer des chiffres dont dispose M. Lanigan.—R. Comme il vous plaira.

M. WARNER: J'aimerais poser une question dès maintenant, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Nous devrions d'abord connaître les chiffres qui servent à établir l'opinion du témoin.

Le TÉMOIN: Je réduis mes calculs au trajet d'un mille de chemin de fer sur une voiture chargée pour la raison que j'ai déjà dite: les trains qui vont à l'est sont toujours chargés sauf quand le mouvement des marchandises est plus fort du côté ouest, le retour au point de départ de la force motrice avec la main-d'œuvre; ce cas est exceptionnellement peu fréquent, en tant que le mouvement du commerce se dirige ordinairement vers l'est. Je vous dirai tout de suite que nos frais d'exploitation se divisent entre cinq comptes principaux désignés par la Commission des chemins de fer, ainsi que par le département de la statistique fédérale pour servir de modèles de comptabilité, où vous pouvez examiner sous cette forme le compte rendu des administrations de chemin de fer. En 1922, notre compte des voies et structures—ici je dois vous faire mieux connaître ces comptes principaux dont les noms suivent: entretien des voies, entretien du matériel d'exploitation; manutention, et, d'autre part, fonctionnement du service des transports; frais de transport du matériel acquis, comprenant les fournitures qu'on inscrit au capital; notre compte entretien des voies y compris les ponts et structures figurait dans la proportion de 18.7 p. 100 du total des frais d'exploitation; les frais d'entretien du matériel, applicables nécessairement au matériel tout entier, représentaient, de même, 21.8 p. 100; la manutention, 4.9 p. 100 et le fonctionnement des transports 50.5 p. 100.

M. Garland:

Q. Voulez-vous répéter ce dernier chiffre?—R. 50.5 p. 100.

Q. Comment distinguez-vous entre le trafic et le transport de manière à éviter toute confusion?—R. Le trafic, c'est, disons, mon salaire, qu'on doit ranger sous ce titre avec tout autre déboursé de même nature.

Le président:

Q. Ce sont des frais généraux?—R. C'est une sorte de frais généraux à l'administration des transports.

Q. Que dites-vous à propos du transport?—R. Cet item renferme le salaire des employés attachés à ce travail.

M. Kennedy:

Q. Le transport même?—R. Non, il faut y joindre le salaire des employés des gares auxquels nous payons 10 millions de dollars par an.

M. Garland:

Q. Ces deux item sont constitués par des salaires?—R. En effet. Le trafic et le transport au fond reviennent au même; on n'y tient aucun compte du matériel, excepté; ce dont on usera généralement, comme le papier et tout autre effet de ce genre. Les diverses dépenses formaient 1.7 p. 100; les frais de transport du matériel acquis se traduisaient dans une proportion de 2.4 p. 100.

Maintenant, à la subdivision de nos dépenses, la main-d'œuvre en entier prélevait 55.14 p. 100 sur le tout, le matériel d'exploitation absorbait 24.49 p.

[M. W. B. Lanigan.]

100; la part du combustible avec ce qui est nécessaire pour l'entretien des locomotives accusait 16.3 p. 100; les taxes retenaient 3.65 p. 100; le chiffre des réclamations était limité à 0.69 p. 100; tel était le partage de nos dépenses. Si vous consultez les rapports adressés au gouvernement vous saurez combien de wagons-milles, avec chargement, feront notre diviseur commun. Cependant, il existe une difficulté constante qui a été mentionnée hier par M. Crombie dans la distribution proportionnelle des marchandises à l'égard des passagers. Plusieurs formules, dont l'une fut proposée par la commission régionale du commerce intérieur des Etats-Unis (Interstate Commerce Commission) ont été élaborées. J'en ai fourni deux ou trois pour ma part. Aucune ne diffère essentiellement. Je dois dire tout de suite que 40 p. 100 des dépenses totales peuvent être fixées proportionnellement entre les marchandises et les passagers, d'une manière approximative. Il reste à déterminer 600 p. 100 d'après une règle arbitraire. La commission régionale, après examen de plusieurs formules déposées par les différentes compagnies de chemin de fer américaines a fixé son choix d'une manière aussi exacte que possible, quoique, suivant mon opinion, on eût pu arriver au même résultat par un procédé beaucoup plus simple et par une méthode plus courte, en plaçant résolument un tiers de la portion non déterminée (60 p. 100) sur les passagers et le reste (⅔) sur les marchandises: la solution acquise est presque identique des deux façons, et permet ainsi d'éviter les calculs d'une formule compliquée.

Après avoir ainsi partagé les frais, j'ai calculé le coût du transport par wagon-mille, avec chargement. La raison pour laquelle je choisis le wagon chargé comme unité proportionnelle s'explique en tant qu'elle sert de base à nos propres opérations. J'ai toujours soutenu que c'est l'unité véritable. Beaucoup préfèrent le taux par tonne-mille; mais si vous transportez dix tonnes de marchandises dans une voiture et quinze tonnes dans une autre, vous obtenez des résultats bien différents, des revenus inégaux. Le wagon c'est la voiture ou l'instrument de transport, et je crois que c'est la véritable mesure de transport. La capacité moyenne de chaque wagon étant de 27 tonnes je trouve, on observant la distinction précédente que vous n'augmentez pas les frais d'exploitation en proportion du contenu de chacun, et si une voiture renferme déjà 20 tonnes de marchandises, la présence de 20 tonnes supplémentaires ne doublera pas les déboursés, qui résultent en grande partie du frottement des roues sur les rails; la proportion augmente à raison du mouvement du wagon, plutôt que du poids de sa charge. Le prix du transport de chaque tonne ajouté au poids moyen de 27 tonnes est égal à 26/100 de 1c. Le mille de transport nous a coûté l'an dernier 18.6 c par voiture, y compris le mouvement a vide, à raison de 45 milles de trajet sans lest, contre 100 milles de transport de marchandises. Après avoir multiplié neuf tonnes supplémentaires par 26/100 de cent, vous constatez, que le prix du mille de transport revient à 23 c. par voiture. Le rapport de nos opérations fut, l'an dernier, indiqué à 80.55, c'est-à-dire que nous avons déboursé 80.55c. pour chaque dollar de notre revenu. En déduisant la part des passagers, nous trouvons qu'il reste 73.9, pratiquement 74c. au débit du compte des marchandises. Notre moyenne de revenu était 24.43 par wagon-mille avec chargement. Divisez les frais par le chiffre d'entretien des voies qu'on doit inscrire au débit du compte des marchandises, s'y trouvant formé pour une portion beaucoup plus grande qu'à raison des passagers, parce que vous tenez un plus grand nombre de trains en circulation pour les marchandises; votre taux par mille de transport des marchandises est beaucoup plus élevé que celui des passagers. En subdivisant ces frais, je trouve que 20.4 p. 100 d'un cent désignent le prix d'un mille de transport de marchandises par voiture. Le pourcentage d'entretien des voies ou du matériel d'exploitation était de 21.7. L'entretien des voies fut marqué à 18.7 ainsi que toutes les autres dépenses; le pourcentage correspondant doit être

[M. W. B. Lanigan.]

élevé à 20.4 dans les marchandises. Trafic 2.2 p. 100; transport, 49.2; frais généraux 6.5; en tout cela fait cent pour cent. Divisez cela par le wagon-mille, vous obtenez 4.7 c. par wagon-mille avec chargement; il faudra répartir cette somme de la manière suivante: main-d'œuvre 51.79 p. 100 des frais d'entretien des voies et structures, matériel d'exploitation, c'est-à-dire, les outils et tout autre matériel nécessaire, 48.21 p. 100 ou 1.27 c. par mille de transport de telle façon que vous déboursés, sur une distance de 1990 milles sont de $93.53 par wagon-mille. Entretien du matériel d'exploitation, réparation des locomotives, abri à locomotives, frais d'usine: tout se réduit à 1.4 tandis que le prix de réparation des voitures atteint 3.6 c., soit en tout, pour l'entretien du matériel d'exploitation, 5 c. par wagon-mille. Vos frais de manutention se réduisent aux $\frac{5}{10}$ de 1 c.. Le charbon coûte 3.5, quant à l'eau, j'ai fait ce calcul avec soin et je trouve qu'il est exact pour chaque année—l'eau coûte précisément le prix de 4.5 du combustible; en sorte que le prix de cet item revient aux $\frac{2}{10}$ de 1 c. Les salaires des équipes de train forment 2.4 par wagon-mille y compris nécessairement le mouvement à vide. L'expédition des trains, ce qu'on paie aux employés des gares, les écritures font 3.3, quant aux réclamations, la revue des comptes, la rentrée des fonds, les taxes, les dépenses y ajoutent 1.5; le tout portant le prix d'un mille de transport par voiture de Lethbridge à Toronto à 23 c. soit, pour effectuer ce trajet d'un bout à l'autre, la somme de $457.70, laquelle divisée par 46 de la façon que j'expliquerai tout à l'heure, devient $9.95 par tonne, au prix coûtant; si vous multipliez ce chiffre par 50 vous formez le prix du mouvement de 50 wagons chargés Les deux tiers de la quantité des voitures de marchandises fermées du Canadien-Pacifique portent chacune quarante tonnes. Le mouvement des échanges de service sur les lignes américaines ne nous permet qu'une surcharge de 10 p. 100 suivant les règles établies par les Maîtres-constructeurs de wagons. La capacité d'un wagon étant calculée d'après le diamètre des essieux. Ainsi, nous ne pouvons transporter plus de quarante quatre tonnes d'effets par voiture. L'usage d'une armature supplémentaire vous permet en vertu d'une clause particulière un transport de 46 tonnes, et les calculs présents sont basés sur cette quantité. Mais nous ne saurions pas bénéficier de cette condition dans le transport du charbon, parce que les voitures y seraient aménagées de la même manière que pour le transport du grain, avec un certain pourcentage de wagons de trente tonnes. Si nous devons choisir les voitures de quarante tonnes nous augmenterons les frais de garage; en premier lieu, par la nécessité de réunir les voitures d'un même type pour les placer, en second lieu, dans le rapport suivant lequel elles se présentent, c'est-à-dire qu'il y a environ un tiers des wagons qui ont une capacité de 30 tonnes pour deux tiers de 40 tonnes.

Quelque chose fut dit à propos des wagons non-utilisés qui se trouvent dans l'ouest. Peut-être que le comité n'a pas été informé des circonstances précises du défaut d'utiliser de ces voitures. Vous devez vous rappeler que la direction du trafic est à l'est. La direction des voitures à vide est nécessairement vers l'ouest et le trafic, dans cette dernière direction, réduit en volume, augmente en valeur et les taux sont plus élevés. Il consiste dans le mouvement des fournitures et des marchandises négociées ordinairement pour l'Ouest et, nécessairement, il ne réclame pas l'usage du même nombre de voitures. Durant tout l'hiver après que la navigation a cessé, les voitures filent à l'Est constamment, et ce mouvement ne cesse pas; il ne cesse pas même en hiver; mais il disparaît en grande partie à chaque reprise de la navigation, et alors le blé commence à descendre sur les grands lacs; aussi quand la navigation est ouverte, nous constatons que nos lignes de l'Est retiennent un grand nombre de voitures vides quand celles de l'Ouest ont perdu une quantité de wagons correspondante; cette double circonstance indique combien le trafic a diminué.

[M. W. B. Lanigan.]

Ces voitures, conduites d'abord à l'ouest et reconduites à l'est, doivent être préparées pour le transport du blé, et réparées, car cela doit se faire: aucune n'a pu effectuer une distance de 4,000 milles sans être dans la nécessité de subir des réparations considérables. Nous savons que chacune peut être affectée au transport du blé; que plusieurs le sont indistinctement, il faut que la restauration soit complète et exécutée de façon à rendre les wagons parfaitement étanches.

M. Warner:

Q. Je voudrais poser tout de suite une question, si vous me le permettez. Est-ce que l'usage de wagons à blé, qui doivent être si bien clos est économique dans le transport de la houille?—R. Oui, monsieur.

Q. Vraiment?—R. Oh! vous avez raison, si notre houille était d'une espèce qu'on pourrait tenir exposée dans des wagons découverts, les grandes voitures à bascule seraient les plus économiques dans le maniement de la houille. Il n'existe aucun doute à cet égard, mais le mouvement de ce produit minier a lieu suivant certain pourcentage qui varie peu chaque année, que je puis vous déclarer relativement au total de marchandises transportées. La distance à franchir peut être plus ou moins longue, mais le pourcentage reste le même, sauf, quelquefois, une faible différence d'une tonne à une tonne et quart. Mais j'en étais à dire que nos voitures se trouvaient être à l'est du chemin d'opération, au moment de la récolte du blé. Les voitures doivent être disposées pour le transport de cette denrée, nous dirons, le premier septembre; cependant, on doit les ramener de plusieurs points dispersés sur une longue distance, depuis Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, car plus d'une a servi à transporter, là-bas, du grain pour l'exportation, ou bien à distribuer, le long de la route, du bois expédié, par exemple, de la Colombie-Britannique, ou tout autre produit du marché. Toutes peuvent servir du côté est, telles qu'on les trouve; mais, avant de les renvoyer à l'ouest, on doit s'assurer qu'elles sont sans défaut; on doit en faire avec soin la revue, car plusieurs sont sujettes à subir des réparations; leur remise en état doit avoir lieu de façon à convenir au transport de tout article de commerce; on les éprouve de manière qu'on puisse être assuré qu'elles sont étanches du toit et de tout point de leur construction. Elles passent par nos usines, et plus particulièrement par l'usine Angus, parce que des conditions particulières d'outillage, d'organisation et de construction y permettent l'exécution des travaux nécessaires à meilleur marché que partout ailleurs.

Q. Monsieur le président, je crois que nous sommes surtout préoccupés de savoir, par l'entremise du témoin, s'il est possible d'introduire la houille de l'Alberta, en retour d'un prix tel qu'on puisse établir la vente de cet article contre l'anthracite des Etats-Unis. Je crois que nous devrions tenir notre témoin, autant que possible, dans les limites d'un exposé des conditions de transport; or, il affirme que le transport du charbon dans des voitures étanches n'est pas économique.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Je ne crois pas qu'il a dit cela.

M. Garland:

Q. J'aimerais continuer d'entendre pendant quelque temps ce qu'on disait tantôt.—R. Peut-être que j'ai causé un peu longuement, mais avec votre permission, j'aurai bientôt fini. On a dit quelque chose touchant l'utilisation de toute voiture pour l'objet que nous discutons; si vous interrogez le compte rendu que j'ai déposé au bureau de la Commission des chemins de fer, vous trouverez qu'au mois de mai, le plus petit nombre des voitures se trouvaient dans l'Ouest; parce que, ordinairement on les renvoie chargées de nouveau, au fur et à mesure qu'on a fini de les décharger.

[M. W. B. Lanigan.]

M. Garland:

Q. On a cru que le matériel de transport chômait; là est la question, non pas dans la discussion des endroits où se trouvent les wagons.—R. Non, mais ils ne sont pas affectés comme je vais vous le montrer. Nous devons absolument, à raison de l'urgent intérêt de cette partie de notre industrie, parvenir à rassembler nos voitures dans la région des blés, vers le 15 août, celles qu'on vient de vider comme celles qui étaient déjà vides. Il faut alors vingt ou vingt-deux mille voitures à distribuer sur un territoire de 840 milles de longueur et de 351 milles de largeur. Tel est le terrain sur lequel il faut que nous placions ces voitures de manière qu'elles soient prêtes à recevoir le premier élan de la moisson. A cette fin chacune doit parcourir 4,000 milles. Nous devons tenir compte de cette circonstance. Combien devront faire ce parcours sans être remises en état, sans subir un nouvel examen, sans être retouchées, et revenir assez tôt pour ne pas retarder le transport de la moisson.

Q. J'ai moi-même remis en état un grand nombre de voitures dans mon propre domaine d'exploitation, et j'ai été très heureux de pouvoir me les procurer telles qu'elles étaient.—R. C'est possible, mais on n'a jamais manqué de voitures, que je sache, soit sur la ligne du Pacifique, soit sur le Canadien-National, depuis plusieurs années. Quelquefois, naturellement, cela peut arriver. Voici sur quoi j'insiste, je doute fort que si nous mettions en grand nombre ces voitures en mouvement vers l'est avec leur charge de houille, on pût les ramener assez tôt pour transporte la moisson. J'en doute fort, sans penser que je puisse être accusé d'indifférence, attendu que nous sommes nous-mêmes des exploiteurs de houille, en même temps qu'une compagnie de transport et tout aussi préoccupés d'écouler notre marchandise et d'augmenter notre fonds d'exploitation à Lethbridge que chacun parmi les gens qui habitent Drumheller. Vous causiez du transport de cet article dans des voitures découvertes. Il est incontestable que la houille de l'Alberta convient aux usages domestiques. J'ai demeuré quinze ans dans l'Ouest, et j'ai toujours jugé que l'emploi de ce combustible est satisfaisant, à la condition, toutefois, d'en brûler un peu plus et de chauffer un peu plus qu'avec l'anthracite. Cela me coûtait en somme beaucoup moins cher. Je ne parle pas du charbon bitumineux des montagnes, mais du produit domestique de la plaine, et celui-ci me paraît être un bon article de consommation courante. Je dois ajouter qu'il renferme une certaine quantité de vapeur d'eau. Cette quantité varie, à Lethbridge, de 8.4 à 28 p. 100. Je ne crois pas, quand le pourcentage d'eau est élevé, que personne s'avise d'expédier ce charbon très loin, et j'y trouve une perte de poids à raison de 3 à 7 p. 100 d'évaporation. J'ai découvert cela par ma propre expérience.

M. Warner:

Q. Monsieur le président, puis-je faire observer que le témoin est ici pour rendre témoignage?—R. Voilà pourquoi je dis que cette variété de houille ne peut être expédiée dans des voitures découvertes.

M. Warner:

Q. Vous avez dit qu'on pouvait en user ainsi économiquement?—R. J'ai dit que cette houille ne peut être transportée dans des voitures découvertes.

M. Garland:

Q. Je suppose que tous les chiffres que vous avez donnés, résultent de votre expérience?—R. Oui, de mon expérience durant 1922.

Q. Avez-vous jamais, dans vos calculs—naturellement, j'ai peine à penser que vous avez pris en considération la possibilité d'une augmentation en volume?—R. Ceci ne se borne pas au transport du charbon.

[M. W. B. Lanigan.]

Q. Est-ce que vos chiffres sont quelque peu établis en prévision d'une augmentation de la quantité transportée?—R. Non, parce que c'est une chose, monsieur Garland, que ni vous ni moi ne pouvons prévoir.

Q. Le taux qu'on déclare maintenant est de $9.90; celui qui fut offert hier par le Canadien-National était de $9; la différence peut signifier un léger bénéfice. Pourriez-vous donner au comité une idée de la façon qu'on est parvenu au second résultat?—R. Oh! oui; on a retranché entièrement les frais généraux, c'est-à-dire 78 p. 100 des frais d'entretien et autre chose; on en est arrivé à constater spécifiquement une somme de déboursés réduite au chiffre de $8.91.

Q. Vous pourriez faire la même chose, n'est-ce pas?—R. En effet, nous pourrions tout faire; nous pourrions transporter gratuitement le charbon.

Q. Vous avez entendu la déclaration de sir Henry Thornton?—R. Oui, après tout, je ne sache pas que personne ait discuté avec beaucoup de succès les chiffres que j'ai déposés devant le bureau de la Commission des chemins de fer; et j'ai dû y subir un contre-interrogatoire beaucoup plus rigoureux qu'il n'est possible de pousser celui-ci.

Q. Déboursez-vous plus pour amener vos produits en hiver que durant l'été?—R. Bien, quelquefois il existe une différence et quelquefois il n'en existe aucune.

Q. Est-ce moins cher durant l'été?—R. Naturellement, c'est quelquefois moins cher.

Q. Pourriez-vous indiquer un pourcentage différentiel?—R. Je ne pourrais pas à cause de circonstances imprévues que je dois vous rappeler par un exemple: nous avons perdu, l'an dernier, par suite d'inondations, une somme d'argent qu'on doit bien mentionner quelque part dans nos livres—beaucoup plus grande que le montant des dommages causés par la neige, y compris le soin des voies durant l'hiver, dix fois plus.

Q. Ce cas et d'autres semblables peuvent être d'un caractère exceptionnel?—R. Oui, ces éventualités se présentent de temps à autre, la seule statistique que nous puissions invoquer avec sécurité résulte de l'expérience d'une année d'opérations considérées séparément.

Q. Pendant laquelle vous gagnez moins que durant l'hiver?—R. Sans doute, mais le mouvement du charbon ne coûte pas plus que le transport du blé.

Q. Le Pacifique-Canadien a-t-il effectué aucun déplacement de marchandises au-dessous du prix coûtant?—R. Oh, oui.

Q. Pouvez-vous fournir quelques exemples?—R. Nous avons transporté les effets des colons à raison d'un tiers environ du coût du wagon-mille.

M. O'Connor:

Q. Expliquez-nous en la raison?—R. Par exemple: nous faisons le transport du bois de corde et des dosses au-dessous du prix coûtant et si nous transportions des matériaux de construction sur une longue distance, nous y perdrions.

M. Garland:

Q. Pourquoi, monsieur le président, le témoin peut-il transporter ces effets au-dessous du prix coûtant?—R. Le Pacifique-Canadien a débuté, non pas seulement comme une compagnie de transport, mais à titre de grand propriétaire, sans égal probablement dans le monde entier.

M. O'Connor:

Q. C'est un pionnier national?—R. Vous pouvez employer les grands mots, si cela vous fait plaisir, mais cela ne change pas les faits: le Pacifique-Canadien n'a fait preuve d'aucun défaut de patriotisme. En affaires, nous avons tâché de conduire nos opérations suivant les bons principes, et c'est le seul moyen d'y réussir.

M. Garland:

Q. Mais la raison du maniement de ces articles en-dessous du prix?—R. J'aimerais mieux, en effet, vous en dire moi-même la raison; j'ose affirmer que vous diriez mieux, mais pas aussi exactement: La compagnie pour établir le rendement de ses terres, devait faire sentir au futur colon qu'il pourrait s'y installer avec sa part de bénéfices, et vous devez aussi considérer la nature du pays qu'il avait à exploiter. En premier lieu, les facultés de rendement d'un colon valent bien que vous lui concédiez quelque chose, parce qu'il va son chemin vers un but déterminé et parce que nous espérons qu'il n'en changera pas; nous avons perdu en transportant ses effets, ses matériaux, son bois de corde, etc., mais nous avons effectué un placement, dans sa capacité de travailler le sol avec profit, et d'alimenter la voie ferrée avec les fruits de son travail; le risque que nous courons se trouve justifié dès le début.

Q. Vous vous reprenez plus tard?—R. Oui, plus tard, nous ferons des affaires avec le colon constamment dans la section du transport des marchandises, et c'est pourquoi nous le fixons là-bas; nous aurons le même client du commencement à la fin de chaque année, et non pas comme dans le commerce des passagers qui viennent, qui s'en vont sans que vous entendiez plus parler d'eux, et dont les figures changent constamment.

M. Warner:

Q. Tout de suite, je demanderai au témoin si la compagnie a poussé ses calculs assez loin pour voir combien on pourrait aider le Canada en gardant au Canada l'argent provenant du combustible, pour établir l'existence du Canada et l'empêcher de passer dès maintenant aux Etats-Unis?—R. C'est une chose à souhaiter; mais je ne crois pas que nous puissions l'accomplir: vous importez 1,646,000 tonnes de charbon des Etats-Unis.

M. O'Connor:

Q. Treize millions?—R. Je parle de l'anthracite, je ne pense pas que vous puissiez davantage empêcher l'importation du charbon bitumineux, qu'on trouve approximativement dans un rayon de 400 milles de Toronto, ainsi qu'à 841 milles du Nouveau-Brunswick, et moins loin de la Nouvelle-Ecosse; tous nos bitumineux se ressemblent plus ou moins, sauf le charbon mou de l'Alberta, préférable, selon mon avis, aux bitumineux des Etats-Unis, mais cela ne fait dans le commerce aucune différence. Comme j'ai dit déjà, nous avions placé les colons, à perte, au début, plus tard nous fixions leur existence sur une plaine découverte, sauf au voisinage des cours d'eau, et le bois que nous leur envoyions était le seul dont ils pouvaient se servir; nous disposions une scierie dans les montagnes, et nous arrêtions pour le transport des déchets et du bois de corde un taux bien inférieur aux déboursés, parce que alors nos clients étaient privés du charbon qui vint ensuite. Ils étaient situés cependant sous un climat tel qu'ils avaient besoin de combustible. Il fallait, du milieu de la Saskatchewan, franchir une grande distance pour trouver du bois de corde. Aussi je me rappelle bien, sir William Van Horne déclarait les principes suivant lesquels nous n'avons pu cesser de travailler depuis ce moment. Aujourd'hui nous transportons les dosses à raison d'un prix beaucoup moins élevé—j'ai le chiffre exact, quelque part ailleurs qu'ici, mais peu importe, le comité n'en a pas besoin—beaucoup moins élevé que le quart d'un pour cent du total de nos frais d'exploitation sur la ligne de l'Ouest; d'ailleurs, le déplacement de cet article de première nécessité est à présent limité à 60 milles, de sorte que bien que nous suivions encore ici les règles posées par le vieux gentleman, comme fondement de ce qu'il fallait faire; mais si nous devions entreprendre de les pratiquer sur une distance moyenne de plus de 60 milles, par tout le pays, nous ferions banqueroute.

Q. Vous ne croyez pas qu'il existe une différence entre le Canada central et la Saskatchewan centrale au sujet des conditions économiques?—R. Je ne vois aucun parallèle.

Le président suppléant:

Q. Vous avez déclaré le présent taux de transport par tonne-mille?—R. Par wagon.

Q. Vingt-deux cents?—R. Oui.

Q. Vous avez tiré, comme conséquence, le prix de $9.90?—R. En effet.

Q. Vous avez déclaré pareillement que le transport d'une voiture de charbon coûte aussi cher que le transport d'une voiture de blé; pourquoi le taux sur le blé est-il plus élevé, de même que, en règle générale, celui des marchandises? Vous établissez celui-ci en raison de la moyenne des recettes et des déboursés d'un mille de transport de toute marchandise?—R. Oui.

Q. Et vous soutenez que vous devez prélever ce taux en considération de la moyenne générale de frais relatifs à la quantité de milles parcourus?—R. Oui, sans égard à la nature du contenu du wagon.

Q. Pourquoi prélevez-vous un taux quatre ou cinq fois plus élevé sur certains articles que sur d'autres? Si vos calculs sont justes à cet égard, ils doivent être faux sous d'autres rapports?—R. Non, pas quant aux déboursés, car si vous considérez le poids en raison du volume des marchandises; par exemple, le fer-blanc, en destination de l'Ouest, au taux de $2, de Toronto à Calgary, en regard du taux de 73½c. pour les grains dirigés à l'est, vous trouvez que le taux de $2 s'exerce sur un poids moyen de 16,000 lbs quand le minimum de chargement est fixé à 20,000 livres.

Q. Vous chargez 20,000 lbs au minimum sur un wagon?—R. Au minimum du poids transportable sur un wagon. Le taux que nous considérons est de $2; la direction suivie est de l'est à l'ouest.

M. O'Connor:

Q. Si vous ajoutez 2,000,000 de tonnes à ce que vous transportez déjà de l'est de l'Alberta et dans Ontario, votre taux de $9.90 sera désemparé avec tout autre chiffre que vous avez fourni ce matin?—R. Non, non, car en augmentant le poids, vous diminuez généralement les frais, attendu que la main-d'œuvre ne coûte pas plus cher, et la main-d'œuvre ne doit pas coûter plus cher.

Q. Cela doit fausser en raison de l'ensemble des opérations, tout percentage que vous avez discuté ce matin?—R. Cela ne doit rien fausser.

Q. Alors vous avez une nouvelle moyenne?—R. Quand vous faites plus d'affaires, vous diminuez certainement beaucoup vos frais généraux.

Q. Cela doit faire une nouvelle moyenne?—R. Une nouvelle moyenne, certainement, mais vous me proposez un cas dont je ne sais rien, non plus que vous. Vous commencez avec "si", en homme pratique, je ne peux pas vous répondre avec des "si". Si je tiens à la position que j'occupe, il faut que je me défende des "si", sans quoi, je ne serais pas directeur du trafic bien longtemps.

Q. Ces messieurs vous demandent de causer de l'avenir; vous refusez et vous persistez à causer du passé?—R. Je n'ai pas refusé de discuter l'avenir.

Q. Je vous déclare puisque nous nous interpellons directement que quand on vous demande d'aider à discuter l'avenir, il n'en tient qu'à vous de considérer l'hypothèse prévue des deux millions de tonnes et de dire quel serait le taux indiqué par ce surplus d'opérations?—R. Cela changerait quelques chiffres, de combien? Je n'en sais rien.

M. Kennedy:

Q. Ne croyez-vous pas commencer avec "si" en causant de la moisson? La récolte pourrait bien manquer?—R. Vous seriez étonné d'apprendre combien le trafic du grain est satisfaisant chaque année.

M. Warner:

Q. Le chiffre de la quantité de charbon expédié ne varierait pas, excepté si la demande baissait, si les mineurs déclaraient la grève, ou quelque autre accident purement fortuit, mais la moisson ne réussit pas également chaque année?—R. Je suis assez chrétien précisément pour savoir que ni les semailles ni la moisson ne peuvent manquer chaque année, et les produits de la terre font une base de calcul assez sûre; mais, messieurs, rappelez-vous que chaque tonne de charbon extraite d'une mine en diminue le rendement d'une tonne.

Q. Beaucoup dans l'Ouest sentent qu'il ne reste plus grand'chose à faire: c'est d'abandonner toute entreprise à moins qu'il ne vienne du secours?—R. On trouve, en effet, dans chaque pays, un certain nombre de pessimistes, mais un plus grand nombre de gens, j'en sais des centaines, dispersés dans l'Alberta et ailleurs jusqu'au Manitoba, parce que j'y ai vécu là-bas durant vingt ans et les conditions générales à cet égard sont aussi bonnes qu'autrefois—je sais plusieurs centaines de colons qui dans l'Est n'avaient pas un dollar et qui, là-bas, sont devenus prospères; mais je ne les entends pas beaucoup causer. Le pays est fort bon: il n'y a aucun doute à cet égard.

Le président:

Q. Vous avez expliqué tantôt pourquoi vous transportiez les effets des colons avec plusieurs variétés de bois de chauffage, et vous avez dit: Si le Pacifique-Canadien réussit par ce moyen à convaincre les immigrants d'aller au pays de l'Ouest, et si vous pouvez ainsi les y fixer, je crois que le comité souhaite que vous répondiez à la question suivante. Si en déclarant un taux qui, sans être très lucratif, puisse favoriser l'installation des mineurs dans l'Ouest et subvenir à la rareté du combustible dans l'Est, croyez-vous que votre compagnie puisse être justifiée d'agir en conséquence de ces aperçus en supposant qu'elle y consente?—R. Bien, chaque fois que nous fixons des taux manifestement au-dessous des frais d'exploitation, c'est par l'exécutif que j'en suis informé. Dans ma position je suis exactement comme un commis de vente dans toute maison de commerce, à qui son supérieur peut dire d'aller offrir une catégorie d'articles au-dessous du prix coûtant; mais, comme je viens de le dire, je dois éviter d'agir ainsi sans l'avis de mes supérieurs.

M. Spence:

Q. Ceci nous renvoie au plan d'administration de la compagnie?—R. C'est une question qu'on doit laisser exclusivement entre les mains de l'exécutif.

M. O'Connor:

Q. Pourriez-vous déterminer approximativement quelles seraient les conséquences d'un surplus de trafic de 2,000,000 de tonnes sur un très long trajet, comme celui que vous avez décrit et supposant qu'on dût vous payer le taux de $9.90, selon votre déclaration, quel serait l'effet du surplus d'opérations sur les pourcentages que vous avez indiqués en supposant d'ailleurs que vous puissiez convenir d'un taux?—R. Pour commencer, si vous enlevez 165,611 tonnes d'anthracite importées des Etats-Unis dans l'Ontario et dans Québec, il faudra pour y substituer le produit indigène employer 53,000 voitures durant deux ou trois mois chaque année, ou tout autre espace de temps qu'il vous plaira. Cette opération ne sera pas faite entièrement par le Canadien-Pacifique, mais il faudra la diviser entre deux lignes de chemin de fer.

Le président:

Q. Les chiffres que vous avez communiqués sont pour l'an dernier?—R. Ils sont pour l'année dernière, qui fut la plus importante en raison du volume du transport.

[M. W. B. Lanigan.]

M. O'Connor:

Q. Quand vous aurez répondu à ma question, vous pourrez parler de cela. Il y a vingt ans, si vous aviez agi comme à présent, le Pacifique-Canadien ne serait pas le réseau florissant qu'il est devenu, si, il y a vingt ans, vous aviez hésité devant l'achat d'une pareille quantité de voitures, votre compagnie ne serait pas l'institution prospère qu'elle est maintenant.

M. Garland:

Q. On doit songer à l'avenir, il me semble.—R. N'empêche que celui qui se donne la peine d'acheter avec son argent des voitures en prévision d'un trafic qui peut ne pas exister remplit passablement le rôle d'un m—t fou. Vous devez observer que dans le transport des marchandises chaque voiture fermée ajoutée à votre matériel d'exploitation coûte $4,500.00 au comptant, dont on doit calculer l'intérêt. Avant que je puisse recommander à notre compagnie l'achat de 25,000 nouvelles voitures, pour une telle éventualité, j'aurais besoin de réfléchir bien davantage au moment de risquer ainsi ma réputation et ma position.

Q. Mais quand le comité demande d'indiquer un chiffre, sans acheter les voitures, il n'est point question de ce que vous paraissiez craindre?—R. Je discute les faits, sans me préoccuper du reste. L'an dernier nous avons transporté une plus grande quantité de marchandises que depuis plusieurs années et nos frais se sont trouvés diminués d'autant; ils se trouvent réduits de 21½ à 18.6 pour chaque voiture, ce qui est considérable; en raison du chiffre total des opérations. La moisson fut plus abondante que jamais, même qu'en 1915, ainsi que la quantité de tonnes de grain déplacées. Reprenant mes chiffres supposez que nous ajoutions à cette quantité 2,000,000 de tonnes d'un produit nouveau chaque année,—en réalité nous aurions moins, même en admettant les conditions les plus favorables;—et supposez que le transport des grains diminue: nous restons au même point, quant à la densité du trafic.

M. O'Connor:

Q. On peut répondre à cette question en vue de nouvelles conjectures. Je vous demande si vous pourriez le faire en raison des opérations de l'an dernier?—R. A quoi bon conjecturer.

Q. C'est ce que vous faites chaque fois que vous ordonnez vos dispositions pour l'année qui suit l'année courante.— R. C'est ce que je fais juste autant que tout homme d'affaires, et très souvent, dans ce cas, mes calculs sont faux. C'est exactement la même base que tout homme d'affaires prend pour le même risque. Je n'irai pas exercer mes efforts dans ce sens en sollicitant notre compagnie de débourser en substructures des sommes d'argent considérables, sans compter l'achat de locomotives, de 325 p. 100 et à raison de $100,000 chacune, ni d'acquérir les voitures à bascule dont on a parlé, chacune au prix de $7,500 avec une capacité de 100 tonnes, ni de risquer sur le tout un pareil placement aux conditions que nous discutions; vous feriez mieux d'en parler avec d'autres que moi, je n'irai certainement pas compromettre ainsi ma réputation en affaires.

Q. Je ne vous ai pas même demandé d'acheter un wagonnet; laissez de côté les voitures en question?—R. Notre commerce de grains a augmenté depuis 1921 de 2,000,000 de tonnes, établissant dans nos déboursés d'exploitation une différence d'environ 3 c.—je parle d'une façon très sommaire—environ 3 c. ou un peu moins par wagon-mille. Le surplus de densité produisit ce résultat parce que le prix de la main-d'œuvre ou du matériel d'exploitation n'avait pas beaucoup changé. Le prix de la main-d'œuvre en particulier étant demeuré à peu près stationnaire entre 1921 et 1922, la réduction de 3 c. doit être attribuée à cette dernière circonstance comme au surplus de trafic.

Q. Environ 3 points?—R. Par wagon-mille.

Le président:

Q. Environ $12\frac{1}{2}$ p. 100?—R. Je puis vous répondre exactement, c'est 2.9 c.

M. O'Connor:

Q. 2.9 par wagon-mille, c'est entre 11 et 12 p. 100?—R. Comme 21 est entre 22 et 23.

Q. Tout calcul sur la main-d'œuvre de l'an prochain est aléatoire?—R. Vous pouvez parier que c'est exact.

M. Logan:

Q. Vous occupez-vous d'industrie minière pour le commerce ou pour les dépenses locales?—R. Presque entièrement pour le commerce; nous n'avons qu'une seule mine à Lethbridge, où 99 p. 100 du charbon extrait se consume dans les environs.

Le président:

Q. Est-ce du charbon de fourneau à vapeur?—R. Non.

M. Logan:

Q. Est-ce qu'on pourrait avec profit faire transporter ce charbon jusqu'à Toronto pour les usages domestiques?—R. Non.

Le président:

Q. Ce n'est pas du charbon à vapeur?—R. Non, et voici ce qui le prouve mieux que toute autre chose: nous avons pour cet usage deux sources d'approvisionnement, dont le produit est amené des Etats-Unis par les lacs, au taux de 30 c. par tonne de transport du côté ouest, sur des bateaux en destination de Fort-William, cela nous coûte approximativement $5.50. Le charbon que nous employons dans l'Ouest nous coûte sur le puits d'extraction de $4.50 à $5.00; je parle d'une façon générale, non pas d'une manière précise. Sous le rapport économique voici comment ces deux variétés diffèrent. Broadview est la limite du champ sur lequel nous pouvons employer notre charbon des Etats-Unis amené à Fort-William; voilà le point extrême en deçà duquel nous pouvons en user avec profit. C'est aussi la limite au-delà de laquelle nous pouvons nous servir du charbon des montagnes profitablement, c'est-à-dire sous un point de vue exclusivement financier. Il se trouve cependant que, par suite d'autres observations, nous employons respectivement jusqu'à Winnipeg et jusqu'à Brandon notre charbon des Etats-Unis et des montagnes. En réalité la consommation d'un tiers de tout le charbon de l'Alberta se fait présentement sur les chemins de fer. Nous sentons que le maintien d'une mine bitumineuse sur nos lignes de transport, et pour la distance que je viens d'expliquer nous rémunère. Quand Broadview devrait être la limite de cette distance, nous pouvons cependant opérer un peu au-delà parce qu'il s'agit d'une exploitation établie sous nos rails; mais, évidemment, nous ne pourrions pas l'étendre plus loin que Brandon sans élever nos taux d'une manière exhorbitante.

M. Warner:

Q. Je voudrais vous faire une dernière question. Il est notoire que certains calculs ont été effectués par suite desquels le taux le plus élevé que l'on puisse payer pour le transport du charbon, entre l'Alberta et l'est du Canada serait de $6.00 par tonne. Nous ne demandons pas aux compagnies de chemin de fer plus qu'elles ne peuvent, mais ne croyez-vous pas qu'il soit possible, en raison des nouvelles méthodes de transport du charbon, dont elles doivent se servir, ainsi

[M. W. B. Lanigan.]

que tout autre moyen propre d'ailleurs à maîtriser la présente difficulté, de transporter cet article au prix que je viens d'indiquer? Rappelez-vous bien que nous ne demandons pas aux compagnies de chemin de fer rien de ce qu'elles ne peuvent pas concéder, mais je voudrais savoir si votre compagnie exerce ses efforts de façon à pouvoir rétablir ses calculs à l'aide de nouvelles méthodes, de procédés différents de ceux dont on s'est servi jusqu'à présent, pour enlever la houille et de manière à faire face à la présente difficulté en permettant d'introduire le produit indigène, non par l'effet d'aucune perte pour les compagnies, mais en vue d'un bénéfice à croître par l'écoulement en Canada d'un produit canadien, en gardant le peuple d'une disette de combustible: tout cela est dans l'ordre des choses possibles. Je voudrais savoir si vous avez abordé ces considérations, en vue du taux de $6.00 par tonne?—R. En tant que compagnie de chemin de fer et compagnie de transport, soyez assuré, monsieur Warner, que nous y avons pensé très sérieusement.

M. Garland:

Q. Le C.P.R. amène-t-il du bois de Winnipeg à Calgary ou de Calgary à Winnipeg?—R. Très peu des deux côtés; des dosses étaient amenées d'une petite scierie placée au-dessus de Calgary.

Q. Amenez-vous quelque chose de Regina et Saskatoon?—R. Peut-être, mais je ne crois pas que ce soit grand'chose.

M. Garland: Monsieur le président, je voudrais insérer ce document au dossier; il est certifié au bureau de la Commission des Chemins de fer pour le Canada; c'est le règlement de combustible du C.P.R.

(Document placé au dossier et imprimé ci-après comme appendice.)

Le président: Plus de questions à faire au témoin?

M. Warner: Je ne crois pas qu'on ait répondu à toute ma question, monsieur le président.

Le président: Vous pouvez ne pas avoir entendu le témoin disant que la discussion du sujet faisait partie de son attitude comme officier d'une compagnie de transport.

M. Warner:

Q. Croyez-vous qu'il soit possible d'établir ce taux-là?—R. Le taux de $6 par tonne?

Q. Oui.—R. C'est impossible, absolument.

Q. Vous croyez que c'est impossible?—R. Je crois que c'est impossible. Je ne crois pas qu'on doive vous demander, excepté dans certains cas exceptionnels, d'aider au déplacement d'une catégorie d'articles au-dessous des frais de transport, des déboursés en général, ou même sans profit, quoique sans perte.

Je n'ai pas discuté la déposition de M. Butler, je le ferai avec votre permission après y avoir réfléchi. Pour commencer: la route en question fut construite par feu H. H. Rogers, de la Standard Oil Co. M. Rogers était très riche; cependant, malgré ses biens, il vint à deux doigts de la ruine. Il ordonna la construction, à toute aventure, d'un chemin de fer des mines de la Virginie à la mer, de façon qu'on dut y transporter la plus grande quantité de minéraux dans les plus gros wagons, sur les plus longs trains, tirés presque tous dans la même direction. Il y avait sur sa ligne environ 700 mines de charbon; j'en ai la liste ici quelque part. Son réseau consistait dans une longueur de 526 milles de voie ferrée; 107 mines s'y trouvaient reliées directement les unes aux autres. Cette route fournit en 1921, où cesse toute relation de cette entreprise, 4,387,177 tonnes

de produits miniers aux opérations du réseau. Le Pacifique-Canadien, durant la même année, en transporta 818,743 tonnes, quantité formant un maximum d'opérations pour le Canada. La moyenne des bénéfices sur le chemin de fer virginien fut de $12.31, tandis que le gain du Pacifique-Canadien était de $6.21. Sur la route virginienne, les trains chargés s'acheminent en descendant d'un bout du trajet à l'autre et fonctionnent à raison de 68.83c. par dollar de revenu; les frais de locomotion sur le Pacifique-Canadien revenaient à 80.55c. par dollar. La route virginienne s'étend sur la distance comprise entre Deepwater, Virginie occidentale, et Sewall's Point, formant une sorte de viaduc houiller, pas autre chose. Voici les propres paroles de Rogers: "Il me faut un chemin de fer entre les filons de la Virginie et la mer, construit de telle façon qu'une locomotive moderne puisse déplacer quatre-vingts voitures de 50 tonnes du même coup entre les mines et le littoral; sans rompre le train, et l'angle d'inclinaison, en remontant vers l'est, ne doit jamais dépasser dix pieds au mille." Ce travail fut exécuté par un ingénieur, libéralement, sauf une distance de onze milles, où l'angle d'inclinaison d'est ascendant atteint 100 pieds au mille, sans empêcher la plus lourde locomotive du monde d'enlever une voiture de quatre-vingts tonnes par-dessus le sommet de la route. Le champ minier est mis en valeur dans toute son étendue, et quoique le chemin de Virginie puisse être affecté au transport de 10,000,000 de tonnes de produits par année, on peut l'exploiter 400 ans avant d'en tarir les ressources d'alimentation.

L'absurdité de toute comparaison entre ces conditions et ce qui se passe en Canada est manifeste. J'ai sans doute lu la déposition de M. Butler; celle-ci résonne bien et s'entend bien, mais j'ai remarqué dans sa relations du transport par rail jusqu'à Fort-William que le grain par mille de transit y paraît beaucoup moins élevé qu'en bateau, entre Fort-William et les ports de la Baie; il demande l'érection d'entrepôts à Welland, Sarnia et ailleurs—j'aurai bientôt discuté ceci. Eh bien! notre établissement de Fort-William qui est du dernier modèle, pour le garage du charbon, nous coûte $1,408,999.60; il a été construit avant la guerre, et coûterait manifestement deux fois plus aujourd'hui.

Il me semble que tout, dans les calculs de M. Butler, est fondé sur la supposition qu'on doit se servir de voitures d'une capacité de 100 tonnes, du prix de $7,500 chacune; de locomotives au prix de $100,000 chacune, à quoi on doit ajouter les frais de construction d'entrepôts dont chacun coûterait deux ou trois millions, ce qui, joint aux dispositions précédentes, enlèverait assez bien le velouté contenu dans l'industrie des chemins de fer. Il en résulterait un déficit qu'il faudrait combler; je ne crois pas que M. Butler se soit emballé, mais il n'est pas pratique.

M. O'Connor:

Q. Avez-vous quelque chose de plus à déclarer, monsieur Lanigan?—R. Rien de plus, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Très bien, nous ajournerons jusqu'à 11 heures, demain matin. Nous aurons devant nous deux témoins de la partie est du Canada.

(Comité ajourné jusqu'au jeudi, 17 mai 1923, à 11 heures, a.m.)

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA

Je RICHARD RICHARDSON, de la cité d'Ottawa, comté de Carleton, province d'Ontario, assistant secrétaire et (régistrateur) greffier de la Commission des chemins de fer pour le Canada; en vertu des dispositions des sections 24 et 68 de la Loi des Chemins de fer de 1919, certifie par les présentes que le document ci-joint et désigné par et sous la lettre A est une fidèle copie de l'article 125 du tarif de la compagnie des chemins de fer canadien du Pacifique, C.P.R. n° W-2657, au greffe du bureau des commissaires.

EN FOI DE QUOI, j'ai appliqué mon seing et sceau, avec le sceau de la Commission des chemins de fer du Canada, à Ottawa, ce quatorzième jour de mai, en l'année de Notre-Seigneur 1923.

R. RICHARDSON,
Assistant secrétaire et greffier,
Commission des chemins de fer du Canada.

ITEM 125 DU TARIF DU PACIFIQUE CANADIEN C.R.C. No W-2657

PRODUITS FORESTIERS—*Suite*

Bois de chauffage (n'excédant pas 4 pieds de longueur)	POIDS MINIMUM
	Livres
Bois de chauffage, excepté les dosses	
Wagons de moins de 36 pieds de long	35,000
Wagons de plus de 36 pieds de long	40,000
Dosses brutes de scieries:—	
Wagons de moins de 36 pieds de longeur	30,000
Wagons de plus de 36 pieds de longueur	35,000
Sciure et copeaux	30,000

Tableau des poids que l'on doit adopter lorsqu'il est impossible de trouver le poids réel en pesant les wagons.

	SEC Livres par corde	VERT Livres par corde
Aune	2,500	4,000
Frêne	3,000	4,500
Bois blanc	2,500	3,800
Bouleau	3,000	4,000
Orme	3,500	5,000
Sapin	2,625	5,250
Chêne	3,500	5,000
Pin	2,500	5,000
Peuplier	2,500	4,000
Erable tendre	3,000	4,000
Epinette	3,000	4,000
Tamarac	3,000	4,000

Voir Pages 5 et 6 pour l'application des taux

Distances	Pacifique groupe A	Pacifique groupe B	Distances	Pacifique groupe A	Pacifique groupe B	Distances	Pacifique groupe A	Pacifique groupe B	Distances	Pacifique groupe A	Pacifique groupe B
	Taux en cents par 100 livres			Taux en cents par 100 livres			Taux en cents par 100 livres			Taux en cents par 100 livres	
Milles			Milles			Milles			Milles		
10	2½	3	300	7½	9	700	12½	13½	1,100		18
25	3	3½	350	8	9½	750	13	14	1,150		18½
50	4	4½	400	9	10	800	14	14½	1,200		19
75	4½	5½	450	9½	11	850		15	1,250		19½
100	5	6½	500	10	11½	900		15½	1,300		20
150	5½	7	550	10½	12	950		16	1,350		20½
200	6½	8	600	11½	12½	1,000		16½	1,400		21
250	7	8½	650	12	13	1,050		17			

Lorsqu'il n'y a aucun taux indiqué pour une distance donnée, appliquez le taux indiqué pour la distance plus grande suivante.

AVIS SPÉCIAUX

1. Les agents exigeront des commis d'expédition l'inscription sur chaque connaissement du nombre de cordes et l'espèce de bois chargé sur chaque wagon, et d'une manière strictement conforme aux termes de la lettre de voiture.

2. Quand le poids précis ne peut être constaté sur une bascule, le commis de dépôt doit mesurer avec soin le contenu de chaque wagon et s'il trouve dans la quantité de cordes, ou dans la qualité du bois aucune différence marquée suivant la désignation établie dans la lettre, il doit élever ou réduire les frais d'expédition de manière à couvrir cette différence, en indiquant, sur une feuille de correction, les changements faits. Aucune diminution ne doit être faite sur les poids minimums spécifiés plus haut.

3. CHARGES MIXTES.—Quand des dosses ou, généralement, du bois de chauffage de différentes qualités sont chargés sur un même wagon, le prix du transport doit être déterminé en entier suivant le poids spécifique de la plus lourde portion du chargement et suivant la méthode désignée ci-dessus.

4. CARGAISONS DE CHALANDS ENTRE LES PORTS DE CHARGEMENT DES LACS KOOTENAY ET OKANAGAN—Les taux indiqués ci-haut sont applicables aux cargaisons de chalands, quand le contrat d'affrètement est fait avec le surintendant de la navigation du service des lacs et rivières de la Colombie-Britannique, avec une addition de 2c. par 100 livres, pour le transbordement du chaland aux wagons, subordonnément aux chargements minimums des barges prévus dans le contrat d'affrètement.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ Nº 436,
JEUDI, le 17 mai 1923.

Le comité spécial permanent des Mines et Minéraux se réunit à 11 heures a.m. sous la présidence du président, M. Carroll.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous pouvons aussi bien présider. Je désire informer le comité que nous avons reçu de M. Chisholm, le commissaire des propriétés de la cité de Toronto, un renseignement qui lui manquait, quand il a fait sa déposition, et je demanderai que la communication suivante soit insérée au dossier. Ce document permet de constater le prix d'une tonne de charbon gallois, y compris les frais de transport jusqu'à la ville de Toronto. Je dois ajouter que M. McEachren, de la Dominion Coal Co., est ici pour faire sa déposition devant le comité.

La lettre de M. Chisholm se lit comme suit:—

" TORONTO, le 13 mai 1923.

M. JOHN T. DUN,
Greffier du comité spécial permanent
des Mines et Minéraux,
Ottawa, Ontario.

Cher monsieur,—En réponse à votre communication du 9 mai, j'ai l'honneur de vous informer que la ville a fait l'acquisition d'environ 11,567 tonnes nettes de charbon gallois, en deux cargaisons distinctes, la première au prix de $12.72 la tonne brute, ou $11.35 par tonne nette, y compris les frais d'assurance et de transport c.a.f. jusqu'à Montréal. Il faut observer que la transaction fut faite au prix du marché montréalais, la ville de Toronto faisait les frais de transport entre Montréal et Toronto. Le transport comprenait le transbordement des deux cargaisons océaniques sur les bateaux d'un plus faible tonnage qui ont achevé le transport entre Montréal et Toronto sous les noms et chacun dans la mesure ci-dessous désignés:—

Mapleheath..	2,450	tonnes	nettes,	(approximativement)
Morrow..	1,900	"	"	"
Catarac..	867	"	"	"
Mapleton..	2,000	"	"	"
Maplehill..	2,100	"	"	"
Hamilton..	1,500	"	"	"
Advance..	750	"	"	"
Toltal..	11,567	"	"	"

Le transport de la première cargaison entre Montréal et Toronto revient à $1.75 par tonne y compris les droits de port, les frais de quai, d'assurance, de déplacement calculés à $2.75 par tonne et bien que le prix soit plus élevé que le premier, il fut impossible alors d'obtenir mieux des courtiers.

A Toronto les frais de déchargement atteignirent 50c. par tonne.

A l'égard de la concurrence, je ne crois pas qu'on ait lieu de redouter le charbon gallois, attendu que les conclusions d'une analyse effectuée pour le département démontrent en sa faveur l'existence de quelque supériorité sur l'anthracite des Etats-Unis.

Les prix, cependant, décideront, sans doute, de l'avenir; le département n'a pas été en contact avec le marché pendant ces derniers mois,

quant au produit gallois, de sorte que les chiffres me manquent pour mieux vous informer des prix et taux courants.

J'espère que ces renseignements compléteront vos données, cependant, si vous désirez savoir autre chose, n'hésitez pas à m'écrire, je serai heureux de vous répondre.

Votre dévoué,

(Signé) D. CHISHOLM
Commissaire."

ALEXANDER MCEACHERN, est appelé et assermenté.

Le président:

Q. Monsieur McEachern, quelle est votre occupation?—R. Dans le moment, je suis l'inspecteur en chef des mines de la "Dominion Coal Mines" et de la "Nova Scotia Steel Mills Company".

Q. Est-ce la "British Empire Steel Corporation"?—R. Oui.

Q. Depuis combien de temps occupez-vous cette position?—R. Deux ans, je crois.

Q. Et avant cela?—R. J'ai occupé à peu près toutes les positions administratives. J'ai été gérant de mine, surintendant, sous-surintendant général et presque tout le reste.

Q. Avez-vous fait votre chemin en partant de l'emploi d'un simple mineur? —R. D'un simple garçon de mine.

Q. Je présume que vous connaissez les terrains houillers de la Nouvelle-Ecosse?—R. Oui. J'ai ici quelques notes. Je puis dire que j'ai une connaissance générale des terrains houillers de la Nouvelle-Ecosse, acquise par la lecture, et une connaissance pratique de plusieurs d'entre eux obtenue en m'occupant d'extraction.

Q. Avez-vous quelque déclaration à faire au sujet de l'étendue des terrains houillers?—R. On dit qu'il y a quatre bassins dans le comté de Cap-Breton. On le supposait autrefois, bien qu'un M. Brown, il y a plus de soixante ans, ait exprimé l'opinion que le gîte terrien n'était qu'une partie d'un très grand bassin s'étendant vers la côte de Terreneuve. Je dois dire que sa prétention se confirme à mesure que les gisements s'exploitent. Ces gisements sont ceux de Lingan-Victoria, Glace-Bay, Sydney-Mines et Bras-d'Or, et celui de Morien-Basins ou Cow-Bay comme on l'appelait autrefois. Mais de récentes explorations ont fait naître l'opinion que les trois premiers gisements forment partie d'un grand bassin qui, par suite d'écarts et de plissements, avait fait croire à l'existence de trois gisements distincts. Ces trois parties se rejoignent sous la mer pour ne former qu'un immense gisement s'étendant au loin sous le lit de la mer. On a comparé des coupes des filons de Glace-Bay, de Lingan-Victoria et de Sydney-Mines et l'on peut maintenant affirmer que c'est le même gîte qu'on exploite dans les différents districts, bien que ses embranchements soient séparés par les eaux du havre de Sydney et de la baie de Lingan. Pour les profanes, la chose est difficile à comprendre.

M. LAPIERRE: Tous ces détails techniques ne pourraient-ils pas être communiqués au sténographe?

Le PRÉSIDENT: Je le suppose.

M. LAPIERRE: On nous a donné des renseignements techniques à différentes reprises et cela ne nous a pas aidés. Nous voulons savoir comment nous pourrons obtenir du charbon à bon marché dans la partie centrale du Canada.

M. O'CONNOR: Monsieur le président, même avec le peu de connaissances que j'ai sur la situation, je trouve que ces renseignements sont très intéressants,

parce que si l'on donne ces renseignements dès maintenant à ceux qui voudraient placer de l'argent dans les houillères, on hâtera peut-être le jour où l'on obtiendra du charbon à bon marché.

M. LAPIERRE: Je ne m'oppose nullement à ce que l'on mette cela aux procès-verbaux. Nous épargnerions du temps en procédant ainsi.

Le PRÉSIDENT: Le temps n'a aucune valeur pour nous.

Le TÉMOIN: Je donne ces explications parce que je ne puis pas décrire intelligemment les terrains miniers à moins d'entrer dans quelques détails. Je ne connais aucun autre moyen d'exposer la question.

Le président:

Q. Avez-vous une carte ou un plan, monsieur McEachern, pour montrer ce que vous voulez dire exactement?—R. Oui, monsieur. Voici un plan montrant ces quatre gisements. Tous ceux qui veulent me suivre peuvent voir les sinuosités et les torsions des veines. Voici les houillères de Sydney-Mines, de Campbell-Mountain, de Cape-Dalton et de Cape-Morrow. Je veux simplement être clair.

Q. Vous feriez mieux de continuer votre exposé général.—R. Je crains que vous ayez à me poser des questions.

Q Savez-vous quel est la production houillère actuelle? Je suppose que vous parlez entièrement au point de vue de la "Dominion Coal Company".—R. J'ai pris les quatre districts. On parle généralement du terrain houiller de Glace-Bay. J'ai tenu compte des charbonnages de Cumberland, de Pictou et de Glace-Bay.

Q. Ce sont toutes des mines exploitées par la "British Empire Corporation"?—R Elles sont toutes exploitées par la "British Empire Steel Corporation".

Q. Quel en est le rendement?—R. Je vais lire ceci, si vous voulez. Je crois que la production peut s'augmenter. Avec un nombre suffisant de bons hommes, un marché ferme et un prix permettant un bénéfice légitime, je ne vois pas pourquoi la production n'augmenterait pas beaucoup. Mais il serait très coûteux d'accroître le taux de production. C'est que l'immense gisement de charbon situé sous la mer ne peut être atteint qu'à partir de certains endroits de terre. Ces endroits doivent être favorables à l'ouverture de nouvelles houillères qui portent aussi loin que possible, sous l'eau, afin qu'on en extraie tout le charbon possible. Les petites houillères ne peuvent pas faire cela puisque leur production et leur développement sont limités. Les grandes houillères doivent être installées et exploitées sur une grande échelle et tous leurs ouvrages doivent être permanents. Il faut beaucoup d'argent pour ouvrir et organiser de telles mines. Les chemins de fer souterrains doivent être construits de manière à durer autant que la mine elle-même, quelle que soit la durée de celle-ci. Les voies d'aérage, les voies de roulage et les autres voies principales doivent aussi être d'une nature permanente.

Q. Je vous ai d'abord demandé quelle était la production actuelle des houillères de la "Dominion"?—R. Je vais en venir là, monsieur le président.

Q. Il serait peut-être préférable que vous fassiez votre exposé.—R. Je me suis posé cette question-ci: combien de temps durera la houille sous-marine? Mais je ne puis y répondre parce que je ne sais pas quelles nouvelles méthodes d'extraction seront découvertes dans l'avenir. Mais d'après ce que je sais de l'exploitation minière en Angleterre, je puis dire qu'on a extrait du charbon d'une distance de 5 ou 6 milles. L'emploi de l'électricité dans les houillères ajoutera sans doute à la distance d'où l'on peut extraire le charbon. Elle est plus profitable que les autres forces motrices employées, telles que la vapeur et l'air comprimé. La perte à la transmission est moins grande. Sans doute, je n'oublie pas le danger de l'électricité dans les houillères, mais lorsqu'elle est bien maniée,

[M. A. McEachern.]

ses dangers peuvent être réduits à leur minimum. Les facteurs limitatifs sont le transport, l'aérage, la pression des couches et les frais d'extraction. Il semble que les frais d'exploitation constituent le principal facteur limitatif de la durée de l'exploitation sous-marine.

Q. Combien de houillères avez-vous en exploitation sous la mer?—R. Quatorze mines de la Dominion et de la Scotia sont en exploitation sous la mer. On en projette cinq autres sur une ligne droite de 20 milles. Cela donnera à chaque houillère une section de deux milles, ce qui est assez pour que l'exploitation soit profitable.

Q. Sont-ce là les seules veines exploitables de ces charbonnages?—R. Il y a un certain nombre de petites veines exploitables dont quelques-unes ont été en exploitation dans le passé ou le sont dans le moment. A première vue, il semble qu'un plus grand nombre de ces petites veines pourraient s'exploiter, vu qu'elles n'ont pas été épuisées, comme quelques-unes des plus grosses. Mais cela ne peut se faire dans le moment. La raison en est que les grosses veines qu'on exploite sont des meilleures et que seul leur produit peut rivaliser, sur le marché, avec le charbon américain, qui est de bonne qualité. Ces deux sortes de charbon ont créé une demande en faveur d'un combustible de haute qualité. Peu de petites veines donnent un aussi bon charbon que les grosses, et, dans le moment, nous extrayons juste assez de ce charbon inférieur pour le vendre sans nuire aux demandes du marché. Cela tend à limiter la production de la province, car 85 p. 100 du charbon de la Nouvelle-Ecosse provient des couches sous-marines qui donnent le meilleur charbon.

Q. Comment pouvez-vous augmenter votre production? Pouvez-vous la doubler ou la tripler?—R. Avec un nombre suffisant de bons hommes.

M. O'CONNOR: Au point de vue de sa compagnie?

Le PRÉSIDENT: Oui, au point de vue de sa compagnie.

Le président:

Q. Vous parlez au seul point de vue de la "Dominion Coal Company"?—R. Non, monsieur. Je suis venu ici comme témoin indépendant.

Q. Mais nous parlons du rendement; nous avons une idée de ce qu'est la production actuelle de la "Dominion Coal Company". Cela comprend les houillères exploitées par la "British Empire Steel Corporation"?—R. Oui.

M. Logan:

Q. Quelle est la production totale actuelle de la Nouvelle-Ecosse?—R. Je sais que dans le passé elle était de sept millions. Je crois qu'elle est de 3,500,000. Le maximum, pour la "Dominion Coal Company", a été de 5,000,000 de tonnes.

Q. Prenons cela en note. En quelle année était-ce?—R. En 1913.

Q. En 1913, la "Dominion Coal Company" produisit près de 5,000,000 de tonnes de charbon?—R. Près de 5,000,000 de tonnes.

Le président:

Q. Cela ne comprend pas la "Nova Scotia Company"?—R. Non.

Q. Ni la "Spring-Hill"?—R. Non.

Q. Ni la "Acadia"?—R. Non.

Q. Qui forment toutes partie de la "Dominion Coal Company"?—R. Oui.

Q. Pouvez-vous nous indiquer la production actuelle de toutes les mines exploitées par la "British Empire Steel Corporation"?—R. Je crois avoir oublié ce point.

Q. A peu près six millions et quart, n'est-ce pas?—R. Je le suppose. Je puis vous fournir ces renseignements plus tard, si vous le désirez.

M. KNOX: Indiquez sur la carte d'en bas, sur le mur, où se trouvent ces mines.

M. Logan:

Q. Voulez-vous nous indiquer où se trouve le terrain houiller du Cap-Breton?—R. Cette carte est très petite. Je ne pourrai jamais vous indiquer cela là-dessus.

Q. Quelle est la distance en milles?—R. Entre 32 et 35 milles.

Le PRÉSIDENT: Nous voulons le savoir au point de vue géographique.

M. KNOX: C'est la meilleure carte que nous ayons pu avoir pour indiquer où ces mines se trouvent.

M. LOGAN: Je crois que je puis les indiquer. Sur cette carte, il y a les mines d'Inverness, du comté de Pictou, de la Acadia, de la Drummond et de la Cumberland. Celles-ci sont sur l'île du Cap-Breton. Au Nouveau-Brunswick, il y a le terrain houiller Minto. Je pourrais dire que les houillers, dans les Provinces maritimes, sont tous là.

Le président:

Q. Quelles sont les possibilités relativement à une très forte augmentation du rendement?—R. Sans un nombre suffisant de bons hommes, un marché ferme et un bénéfice raisonnable pour encourager le placement des fonds nécessaires à l'organisation d'un nombre suffisant de nouvelles houillères pour augmenter la production, je crois que l'on pourrait extraire deux millions de tonnes des seuls charbonnages de la "British Empire Steel Corporation". Cela comprend les mines de Cumberland, de Pictou, de Spring-Hill, d'Acadia, de Scotia Sydney et des districts de Cap-Breton, Morien et Lingan.

M. Kennedy:

Q. C'est un total de dix millions?—R. Oui. Pour la "British Empire Steel Corporation". Cela n'a rien à faire avec les autres mines.

M. Logan:

Q. Je suppose que si vous aviez assez d'argent, d'hommes et de machines, vous pourriez élever cette production à 15 millions et davantage? Après tout, c'est une question d'hommes, d'argent et d'outillage?—R. C'est une question d'hommes et d'argent, mais il y a peut-être une autre chose à considérer. Le terrain ne contient qu'un pour cent de la réserve canadienne, et nous allons rendre la vie dure aux enfants de nos enfants si quelqu'un ne trouve pas quelque nouvelle source de force motrice.

Q. Aucunement, si les géologues ont raison. Ils prétendent qu'il y en a encore assez pour les enfants de nos petits-enfants.—R. Je crois qu'il y en a encore un peu plus. Je prends les calculs de la province de Nouvelle-Ecosse, 1914. C'était, pour le comté du Cap-Breton, 5,664,248,000 tonnes; pour le comté de Pictou, 1,324,176,000 tonnes; le Cumberland, 845,454,000 tonnes; l'Inverness, 862,000,000 de tonnes; le Victoria, 14,000,000 de tonnes.

Q. Formant un total de...?—R. 8,713,000,000. Je puis dire que, depuis lors, sur votre propre terrain, les premiers sondages ont indiqué une épaisseur de 119 pieds.

Q. Vous voulez dire dans le Cumberland?—R. Oui, et en allant plus loin, on a trouvé 188 pieds. C'est approximatif. Maintenant, je puis dire autre chose. C'est que ces calculs sont tous basés sur une distance de trois milles du rivage.

M. O'Connor:

Q. A quelle profondeur?—R. Cela descend de longue main.

Q. Vous avez des profondeurs de 3,000, de 4,000 et de 5,000 pieds?—R. C'est l'angle. Je parle de trois milles à partir de la côte.

Q. Vous parlez de la teneur?—R. Oui.

[M. A. McEachern.]

Q. Votre mesure cubique. Puis vous prenez à 2,000 ou 3,000 pieds de profondeur?—R. Cela varie suivant les terrains. Par exemple, dans la section de Hub, il y a 39 pieds, dans celle de Scotia, 24 pieds, dans celle de Lingan, 43 pieds, je crois, et quelques veines sont vides.

M. Logan:

Q. C'est l'épaisseur totale des veines?—R. Oui.

Q. Voulez-vous expliquer au comité comment nous travaillons, dans la Nouvelle-Ecosse? Nous creusons des descentes, non des puits?—R. Les deux.

Q. Je veux dire qu'au Cap-Breton, vous creusez surtout en pente?—R. Non. Nous avons peut-être la plus grosse mine à puits dans le charbonnage n° 2; les mines de Caledonia, la mine n° 10 et la mine n° 1 sont toutes à puits.

Q. Près de la mer, il y a des galeries en pente?—R. A la mine n° 2, il y a d'abord un puits..

M. Knox:

Q. Cette grande quantité de charbon est-elle toute de la même classe?—R. Non. J'ai fait ici une déclaration qui semble rencontrer des objections. Les veines ne sont pas toutes de la même qualité. Les compagnies prennent pratiquement le meilleur pour faire concurrence au charbon américain.

Q. Quelle classe de charbon est-ce?—R. Les veines qu'on exploite sur une grande échelle, dans le moment, sont celles de Harbour, de Phelan et de Emery.

Q. Est-ce de l'anthracite ou du charbon bitumineux?—R. Je ne parle que de charbon bitumineux de la catégorie B-2.

M. Logan:

Q. Pouvez-vous nous donner l'analyse d'un échantillon de charbon bitumineux du Cap-Breton, par exemple?—R. Il me faudrait recourir à des autorités pour cela. Je ne pourrais que vous donner les résultats obtenus par d'autres géologues, etc.

Le président:

Q. Croyez-vous que nous ayons besoin d'entrer dans ces détails, messieurs? Nous avons ces autorités ici. Je ne crois pas qu'il vous serait utile d'entendre cela.

M. Logan:

Q. Avez-vous l'analyse du charbon de la mine "Sydney Reserve", par exemple? Prenons une mine en particulier.—R. La vieille mine de la réserve?

Q. Oui.—R. Humidité, 1.6; matières volatiles, 39; carbone fixe, 54; cendres, 6.7.

Q. Est-ce la teneur moyenne?—R. Non, l'humidité est à 1.4 dans un cas et dans d'autres elle sera de 2.6 ou de 1.9, et ainsi de suite.

Q. Que sont vos unités calorifiques (B.T.U.)?—R. Ce sont les unités thermales anglaises, n° 7, 13,868, et n° 9, 14,040.

M. Knox:

Q. Est-ce là à peu près la moyenne des mines que vous exploitez?—R. Cela varie. Il y en a qui baissent jusqu'à 12,620. C'est le plus bas. Il y en a qui montent très haut.

Q. Quel est le plus haut?—R. J'ai déjà donné cela.

M. McBride:

Q. Lorsque vous creusez sous la mer, devez-vous maintenir constamment le plafond à l'aide d'étançons?—R. Avec nos plafonds, nous ne pouvons pas enlever

[M. A. McEachern.]

beaucoup d'étançons. Cela se fait en Angleterre, mais les conditions ne nous le permettent pas ici.

Q. En Colombie-Britannique, on le fait?—R. Oui.

Q. Il vous faut soutenir le plafond partout où vous passez pour sortir le charbon?—R. Non, lorsqu'il n'y a pas de terre de valeur, d'édifices, de rivières ni de lacs, ou sous la mer lorsque la couverture est suffisante, on extrait le charbon en creusant des galeries étroites ou plutôt en faisant des chambres. On laissera peut-être 40 pieds à un endroit pour servir de support et l'on enlèvera 20 pieds, en creusant des travers-bancs à intervalles de 75 pieds. Lorsque l'on arrive à une barrière ou à la limite du gisement, s'il y a assez d'épaisseur pour qu'on ne craigne pas de briser le fond de la mer, on extrait tout le charbon.

M. Warner:

Q. Quelle épaisseur de couche avez-vous où vous exploitez actuellement?—R. Nous avons des veines, comme celle de Mullin, qui varient entre 5 et 8 pieds. La suivante est la veine Clark que je ne connais pas. Elle n'a pas rendu beaucoup. Puis il y a la veine Larrou qui a 4 pieds 2 pouces; la veine Imrie, 4 pieds 4 pouces; la veine Phelan, 6 à 8 pieds. Puis il y a deux couches intermédiaires, celles de Back-Pit et de Butt-Lear, qui ont de 2 pieds 4 pouces à 4 pieds. Celle de Phelan a de 6 à 8 pieds, celle de Harbour a de 5 à 6 pieds et je crois qu'il en est de même de la Victoria. Il y a également la veine Blockhouse qui a 8 pieds d'épais.

M. McBride:

Devons-nous comprendre que vous n'extrayez qu'une partie du charbon?—R. Non. Chaque mine a une certaine épaisseur qui varie de 100 à 160 pieds, et les veines sont séparées par des strates d'autres matières.

Q. N'avez-vous pas dit que vous laissiez une certaine quantité de charbon pour soutenir le plafond?—R. On suit une veine de charbon à un angle de 8 p. 100 par exemple. Si la veine a six pieds d'épais, on creuse ce qu'on appelle des galeries rapprochées et on l'ouvre par sections de 1,000 pieds, par exemple, suivant les circonstances. Plus loin, on travaille librement. Tout cela dans la même veine, abstraction faite des veines supérieures ou inférieures.

M. O'Connor:

Q. Ce sont comme les étages d'une maison?—R. Exactement, sauf qu'il faut exploiter l'une sans nuire à l'autre.

M. McBride:

Q. Mais comment maintenez-vous le plafond de la mine?—R. Avec du bois.

Q. Laissez-vous ce bois lorsque vous avez extrait le charbon?—R. Nous le laissons après le premier travail, mais quand nous avons fini l'extraction, nous emportons tout ce qui en vaut la peine.

Q. Alors est-ce que le plafond baisse et remplit la mine?—R. Il tombe. Il se brise et tombe. Il baisse en masse et tombe dans le fond de la mine.

Q. Si c'était sous la mer, cela briserait-il le fond de la mer au point de laisser entrer l'eau?—R. Oui. Sans doute, les ingénieurs prennent garde à ce qu'on n'extraie pas tout le charbon sauf lorsqu'il y a une couverture suffisante pour empêcher tout danger.

M. O'Connor:

Q. Avez-vous jamais essayé le système belge de boucher les mines avec du sable?—R. Non. On parle de pratiquer cela aux mines Acadia. Je pourrais ajouter ceci pour répondre à ce monsieur (M. McBride): Parfois, lorsque l'irruption de l'eau a lieu pendant l'extraction du charbon sous-marin, lorsqu'on a

[M. A. McEachern.]

enlevé une partie du charbon, on pratique cette méthode de retenir les eaux. On met du sable ou du gravier à mesure qu'on enlève le charbon, puis on prend toute la houille qu'on veut et l'affaissement est très faible.

M. Warner:

Q. L'eau de la mer a-t-elle déjà fait irruption dans un charbonnage où l'on travaillait sous l'eau?—R. Oui, deux fois, à Inverness.

M. Logan:

Q. Pas dans le comté du Cap-Breton?—R. Non, pas dans le district dont je parle maintenant.

M. Warner:

Q. Je pourrais vous demander si vous avez une idée de la quantité en tonnes de houille qu'on pourrait extraire d'une acre de terre où il y aurait une veine de six pieds?—R. Une acre de terre?

Q. Oui.—R. Il y a un million de tonnes par mille carré d'un pied d'épais. Il y a 640 acres au mille carré. Je crois qu'il y a 43,560 pieds carrés à l'acre carrée. Multipliez cela par six pieds, puis retranchez la partie laissée comme support, disons 30 p. 100, suivant les circonstances, sans doute. Je puis dire que, dans notre cas, le gouvernement restreint l'élargissement des excavations et exige qu'on laisse certaines barrières jusqu'à ce qu'on atteigne à une épaisseur de plus de 500 pieds. On nous oblige à exploiter la mine par sections d'au plus un demi-mille carré qui doivent être encloses par une barrière d'au moins 90 pieds d'épais, et l'on ne nous permet pas de faire plus que quatre excavations. Lorsqu'on est rendu au delà de 500 pieds, la loi n'exige plus rien. On est libre d'extraire tout le charbon que l'ingénieur de mines ne croit pas imprudent de prendre.

M. O'Connor:

Q. Vous avez parlé d'une couple de mines où la mer était entrée. Avez-vous eu connaissance de cela personnellement?—R. Oui, j'étais un des commissaires, à cet endroit.

Q. Etes-vous descendu?—R. Non, parce que les deux mines étaient submergées.

Q. Etes-vous convaincu que c'était la mer qui les submergeait?—R. Oui, absolument.

Q. Avez-vous entendu parler des opérations de Port-Hood?—R. Oui.

Q. Savez-vous que l'affaissement de la nouvelle pente a baissé l'eau de 11 pieds dans l'ancienne pente?—R. Non.

Q. Si l'enfoncement de la nouvelle pente baisse l'eau dans l'ancienne au point de l'abaisser de 11 pieds, qu'est-ce que cela indiquerait?—R. Eh bien, je vais vous dire ce que j'ai constaté à l'enquête. On m'a demandé d'aller là comme un des commissaires chargés de faire enquête sur la cause de l'inondation de la mine de Port-Hood. Une fois la commission formée, nous avons immédiatement fait faire des sondages et mesurer la partie solide, c'est-à-dire l'épaisseur du plafond. Nous avons vu, d'après les songages, qu'il y avait 943 pieds. Il y avait un étang à une faible distance, au-dessus de la ligne de rivage, où nous avions un homme, et le gérant du fond persistait à dire que l'eau provenait de l'étang. Or, pour nous rendre compte de la chose, nous avons fait faire, dans les trois semaines précédant notre enquête, des jaugeages de marée, dans la mer et dans la mine. Je puis dire que l'eau montait et descendait dans la mine comme les marées, mais pas autant. L'eau de la mine était salée et celle de l'étang était douce.

Q. En général, l'eau de mine est saumâtre?—R. Non.

Q. Le gros de l'eau que l'on trouve dans une mine sous-marine ne provient-il pas de la mer?—R. Oui et non.

Q. Les substances salines sont extraites tandis que l'eau traverse les roches et en général, cette eau est saumâtre?—R. Ce n'est pas réellement de l'eau douce. Elle se trouve entourée et absorbe la substance des acides et des minéraux.

Q. Je croyais que vous pouviez expliquer ce phénomène de Port-Hood. D'après certains ingénieurs, ce n'est pas de l'eau de marée.

M. LOGAN: Allons-nous charger le procès-verbal de ces questions sur le phénomène de Port-Hood?

M. O'CONNOR: L'importance de la question en ce qui concerne la population du Canada est celle-ci: d'après ce que dit le témoin, il se pourrait que nous ayons 7,000,000,000 de tonnes de charbon et nous n'en avons pas autant.

M. LOGAN: Nous pourrions ignorer la mine de Port-Hood et avoir tout de même 7,000,000,000 de tonnes de charbon. Comme membre de ce comité, je m'oppose à ce qu'on inscrive de tels témoignages.

Le PRÉSIDENT: Pourquoi?

M. LOGAN: Nous sommes ici pour tâcher de savoir combien il y a de charbon en Nouvelle-Ecosse—combien, approximativement, il y en a de disponible. Je ne vois pas pourquoi nous ferions une longue digression pour faire parler le témoin sur un bris qui a eu lieu il y a quelques années dans une petite mine qui ne produisait que quatre ou cinq cents tonnes par jour.

Le TÉMOIN: A peu près cela.

M. LOGAN: C'est vrai, il y a eu un ou deux bris dans toute la Nouvelle-Ecosse, mais cela n'intéresse pas les membres du comité.

Le TÉMOIN: Peut-être dans une certaine mesure. Cet endroit est très soulevé. Il n'y en a pas d'autres semblables dans la région, sauf une partie de Long-Beach. Partout ailleurs les strates sont uniformes. Il serait injuste de présumer que parce que nous avons eu une cassure à un endroit très soulevé, le danger est général. Ce sont des strates de grès et il y a beaucoup de cassures à cet endroit.

Q. C'est le seul endroit de la Nouvelle-Ecosse où il y ait eu des cassures?—R. Dans le Port-Hood, oui. C'était une petite fuite qui ne dépendait pas de la mine.

M. O'Connor:

Q. On pouvait enlever l'eau en pompant?—R. Oui, je n'ai pas de doute que la fracture se fermerait.

Q. Je voulais savoir d'abord si l'eau venait de la mer, puis si ce charbonnage pouvait redevenir exploitable.—R. Oui, on peut encore l'exploiter.

Q. Supposons que ce soit la mer qui inondait les travaux et qu'il y ait une bonne réserve de charbon, est-ce qu'avec votre creusage en pente vers la mer, comme vous l'avez décrit, il ne serait pas possible dans un tel cas de creuser une nouvelle descente à une plus grande profondeur et de récupérer le charbon?—R. Oui.

Q. De sorte que lorsque la mer entre dans une mine, ce n'est pas une affaire grave.—R. Non. On se protège de l'eau par des barrières.

Le président suppléant:

Q. Quel prix demande-t-on pour le transport du charbon?—R. Je ne m'en suis pas informé depuis deux ans.

M. Logan:

Q. Savez-vous à quel prix la compagnie vend son charbon à ses employés?—R. Non. Je puis dire que je ne sais pas même ce que je paye moi-même. Je dirais approximativement $1.50 par tonne.

[M. A. McEachern.]

M. Knox:

Q. Le témoin peut-il nous dire quel est le prix de revient du charbon?—R. Pas maintenant. Je ne le sais pas. Je ne m'occupe pas d'administration depuis deux ans. Je suis inspecteur en chef.

Le président:

Q. Je suppose que plus vous poussez loin le développement d'une mine sous la mer, plus le charbon coûte cher?—R. Naturellement.

Le PRÉSIDENT: Voilà pourquoi je demandais des renseignements sur ces gisements sous-marins.

M. Knox:

Q. Et il n'est pas possible d'exploiter la partie terrienne?—R. Oh! oui, il y a de petites veines, dans cette partie.

Q. Elles n'offrent pas beaucoup d'intérêt, je suppose?—R. Quelques-unes ne sont pas intéressantes.

M. Logan:

Q. Vous parlez du Cap-Breton?—R. Je parle surtout du Cap-Breton. Je n'avais pas l'intention de donner cela du tout.

Le président:

Q. Vous nous avez indiqué quelques-unes des difficultés qui ont élevé le coût du charbon à mesure que vous avanciez sous la mer?—R. Oui. Sans doute j'ai déjà donné cela: aérage, transport, pression des couches, mort terrain, pesanteur excessive, et le reste. Il vient un temps où, si le poids devient trop lourd, on ne peut plus continuer l'exploitation. D'après moi, il n'en sera pas ainsi, parce que les mines augmentent un peu en profondeur. En Belgique, on a une vingtaine de mines qui ont plus de 3,000 pieds de profondeur et l'une d'elles dépasse les 4,000 pieds. Je crois que lorsqu'on est rendu à 4,000 pieds, la distance ou le coût rend l'exploitation impossible.

Q. Vous comprenez qu'il y a beaucoup de préjugés dans les parties populeuses du Canada, surtout dans l'Ontario, contre l'usage du charbon mou pour les fins domestiques?—R. Oui.

Q. Quelle est votre expérience sur ce point?—R. Nous l'avons toujours trouvé très satisfaisant.

Q. Supposons que le préjugé qu'on entretient contre le charbon bitumineux ait quelque fondement, que suggéreriez-vous comme remède?—R. Je suggérerais la construction d'usines de sous-produits dans les grands centres industriels, et la transformation du charbon en coke. Par chez nous, le charbon produit à peu près 64 p. 100 de gaz; à certains endroits cela va jusqu'à 70 p. 100, y compris le déchet. Dans certains Etats, d'après ce que j'ai lu, on a vendu le gaz 40 c. le mille pieds. Il y a, je crois, plus de 12,000 pieds cubes de gaz dans une tonne de charbon. Puis il y a les sous-produits, tel que l'ammoniaque, le sulfate, le goudron, le benzol, qui ont de la valeur. Si l'on faisait cela, on extrairait du charbon tout ce qu'il renferme d'utile et on en obtiendrait le meilleur rendement possible. D'après les chiffres que j'ai vus, c'est en transformant le charbon en coke et en récupérant les sous-produits qu'on peut obtenir les meilleurs résultats financiers. Ceux qui se sont servis de notre charbon d'une manière sérieuse, qui en ont fait un essai loyal—je parle du poids et non du volume—disent que, tonne pour tonne, il se compare avantageusement avec l'anthracite. Ils prétendent qu'après avoir extrait et utilisé les sous-produits, ils font un gain de 54 et même de 100 p. 100 en comparaison de ce qu'ils obtiendraient de la vente de la houille.

M. Lapierre:

Q. Avez-vous de l'anthracite?—R. Non.

Q. Dites-nous la différence entre le charbon bitumineux et l'anthracite.—R. Et l'anthracite?

Q. Oui.—R. Je ne me suis jamais servi d'anthracite.

Q. Vous ne la connaissez pas par expérience?—R. Non.

M. McBride:

Q. Cela ne vous donnerait-il pas un marché pour vos sous-produits?—R. Si le coke est un bon substitut de l'anthracite, on pourrait cokéfier une proportion suffisante de houille à cette fin.

Q. C'est ce que je veux dire. C'est-à-dire si l'on peut trouver un marché pour le gaz, le benzol et les autres sous-produits.—R. On pourrait utiliser le gaz pour actionner les générateurs afin d'électrifier quelques chemins de fer. Au lieu de faire mouvoir les machines par la vapeur, on pourrait les mettre en mouvement de cette manière.

Q. C'est ce que nous espérons. Votre coke remplacerait avantageusement l'anthracite?—R. J'ai peur qu'il faille trouver un substitut de l'anthracite en tout cas. D'après mes renseignements l'anthracite américain s'épuise rapidement.

Q. Le coke que vous pouvez produire serait un substitut satisfaisant de ce qu'on emploie généralement dans les foyers ontariens?—R. Vous parlez de l'anthracite?

Q. Oui.—R. Oui, d'après ce que j'ai constaté.

Q. Le problème est de disposer des sous-produits?—R. J'ai demandé à M. Gray, qui s'en est servi, ce qu'il en pensait. Il a répondu que, tonne pour tonne, il se compare à l'anthracite. Vous direz peut-être que M. Gray étant un dirigeant de la charbonnerie, a des préjugés, mais je me rappelle avoir vu deux personnes n'appartenant pas à la corporation qui après l'avoir essayé déclaraient que tonne pour tonne, il se comparait avantageusement avec l'anthracite.

M. Church:

Q. Quelle est la proportion de coke disponible?—R. Sydney en produit 64 p. 100, je crois. Une tonne et quart de charbon produit une tonne de coke.

M. O'Connor:

Q. Halifax emploie de l'anthracite?—R. Je ne sais.

Q. Vous n'en savez rien?—R. Je sais qu'on s'en sert, mais je n'en ai pas employé.

Q. Vendez-vous du coke à Halifax?—R. Je crois que nous en avons vendu une ou deux fois.

Q. Un témoin a comparu devant le Sénat l'autre jour—quel est votre ingénieur de cokéfaction?—R. M. Lucas.

Q. Il a comparu devant le comité du Sénat?—R. Oui.

Q. Le comité pourrait en toute sécurité prendre le témoignage de M. Lucas. Il connaît la question.—R. Il doit. Il s'en occupe depuis assez longtemps, et avec succès.

Q. Vous n'avez pas lieu de douter de son affirmation qu'on peut remplacer l'anthracite par du coke?—R. Non. Je ne vois pas quel motif il pourrait avoir.

M. Lapierre:

Q. Y a-t-il des établissements où l'on emploie ou vend des sous-produits pour réduire le prix du coke dans l'Est?—R. Il y a Sydney, mais c'était à d'autres fins. C'était pour la fabrication de l'acier.

Q. On extrait les sous-produits du charbon, à Sydney?—R. Dans certains cas, pas toujours.

[M. A. McEachern.]

Q. Y a-t-il quelqu'endroit des Provinces Maritimes où l'on extrait les sous-produits du charbon et où l'on vend le coke?

Le PRÉSIDENT: Je puis répondre à cette question, monsieur Lapierre, en disant qu'on emploie tout le coke produit pour la fabrication de l'acier.

M. LAPIERRE: Je désire savoir s'il y a un autre établissement à part celui-là.

Le PRÉSIDENT: Pas dans les Provinces maritimes. Sans doute on extrait beaucoup de benzol et je comprends que la compagnie "Imperial Oil" prend toute la production.

M. LAPIERRE: Je voulais savoir si le témoin pouvait nous citer un cas où, dans la Nouvelle-Ecosse, on traitait le charbon pour ensuite vendre le coke et les sous-produits.

Le TÉMOIN: Pas à ma connaissance. J'ai ici quelque chose qui se rapporte à l'Angleterre en 1913, mais je crois que cela ne vous intéresserait pas.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous nous donner ce que vous avez pour que nous le fassions paraître au procès-verbal?—R. Oui. J'ai ici un mémoire sur les ressources houillères de la Nouvelle-Ecosse dont les calculs ont été faits en 1914 par le ministère des mines d'Halifax.

	Tonnes
Comté du Cap-Breton	5,664,248,000
Comté de Pictou	1,324,176,000
Comté de Cumberland	845,544,000
Comté d'Inverness	882,000,000
Comté de Victoria	14,112,000
	8,730,080,000

Comté de Cap-Breton

Compagnie	Milles carrés	Epaisseurs Pieds	Tonnes
D. C. Co.	235	50	4,109,160,000
N. S. S. & C. Co.	128	15	1,128,960,000
Broughton Areas	76	6	268,128,000
Weatherbee	14	8	65,856,000
Lingon Coal Co. (maintenant D. C. Co.)	9	8	42,336,000
Isle Royale, près de Broughton	5	6	17,640,000
Colonial Coal Co.	2	5	5,880,000
McKay	2	4	4,704,000
McAvity, False Bay, Beach-Tracy veine	2	5	5,880,000
T. Routledge	5	5	14,704,000
Total			5,664,248,000

Comté d'Inverness

	Milles carrés	Epaisseurs Pieds	Tonnes
	150	10	882,000,000

Comté de Victoria

	Milles carrés	Epaisseurs Pieds	Tonnes
New-Campbellton	24	4	14,112,000

[M. A. McEachern.]

Comté de Pictou

Acadia Co. (Stellarton) . .	20		
Intercolonial.	8	20	376,320,000
N. S. S. & C. Co.	2	3	3,528,000
Thorburn.	2		

Comté de Cumberland

Springhill.	130	10	764,400,000
Joggins.	23	5	67,620,000
River Hibbert (Strathcona).	4	2½	5,880,000
River Hibbert (Minudie)	2	4	4,704,000
Fundy Min (Joggins) . .	2	2½	2,940,000

PUISSANCE DES HOUILLES ET DU GAZ

Le bon charbon bitumineux produit quelque 14,450 calories (B.T.U.) à la combustion, tandis qu'une livre de ce même combustible produit 12¼ pieds cubes de gaz combustible pesent 0.045 livre par pied cube. Mille pieds cubes de ce gaz, pesant 45 livres, développent environ 1,000,000 calories, tandis que 45 livres de houille en combustion avec l'oxygène ne donnent que 14,450 x 45, soit 650,250 calories. En tenant compte de ce fait, il semble plus économique d'enlever au charbon bitumineux tous ses gaz volatils et d'employer le produit de la combustion. Ce procédé réaliserait une économie d'à peu près 54 pour 100 en comparaison des meilleurs résultats obtenus par le système actuel.

L'essayerie de St-Louis a ouvert les yeux du monde scientifique sur l'avantage de consommer du gaz plutôt que du charbon pour le développement de l'énergie. Une des épreuves a démontré qu'il fallait 5.27 livres de charbon Springfield (Illinois) pour développer un HP-heure, tandis que seulement 1.79 livre du même charbon transformé en gaz produisait la même unité de force. Avec du charbon de l'Indiana, il fallait 4.53 livres pour produire un HP-heure au moyen de la vapeur, tandis que 1.61 livre du même charbon donnait le même résultat.

Cette découverte a conduit à l'épreuve du lignite, qui est le charbon le plus pauvre. On a constaté qu'il fallait 10 livres de lignite pour produire un HP-heure au moyen de la vapeur et seulement 2.82 livres de ce charbon pour obtenir le même rendement en le transformant en gaz. Cela indique qu'on obtient avec le lignite par ce procédé le double du résultat obtenu des charbons de l'Illinois ou de l'Indiana par le développement de la vapeur.

On peut avoir une idée du rapport existant entre le charbon cokéfié et les produits obtenus aux usines à gaz modernes en examinant les chiffres publiés dans le "Journal of Gas Lighting" (24 février 1914, page 492). Ils indiquent que la moyenne des résidus obtenus en 1913 par les trois compagnies de gaz londonniennes par grosse tonne de charbon cokéfié était la suivante: coke, 12.47 centaux; coke menu, 5.20 boisseaux; goudron, 10 gallons; ammoniaque liquide 36.11 gallons de 8 onces; gaz, 12,420 pieds cubes.

Le PRÉSIDENT: M. Pratt est ici, et je comprends qu'il part ce soir pour Toronto. Je suppose qu'il aimerait rendre son témoignage maintenant.

M. KNOX: Monsieur le président, pourrions-nous avoir des copies du témoignage rendu devant le comité du Sénat?

M. LOGAN: Nous recevons cela tous les jours.

Le PRÉSIDENT: Je reçois cela au moins tous les jours.

M. LAPIERRE: Je ne le reçois par tous les jours. J'en reçois deux ou trois à la fois.

[M. A. McEachern.]

Le PRÉSIDENT: Je ne veux pas dire tous les jours, mais chaque fois qu'on en imprime. Vous voulez dire pour les membres du comité?

M. KNOX: Oui.

Le PRÉSIDENT: On peut les avoir facilement.

M. GEORGE R. PRATT est appelé et assermenté.

Le président:

Q. Monsieur Pratt, quelle est votre occupation?—R. Dans le moment, je suis l'ingénieur des combustibles du gouvernement de l'Alberta. Je m'occupe du développement des terrains houillers de l'Alberta.

Q. Nous allons vous laisser parler, si vous voulez. Nous pourrons vous poser des questions si nous le jugeons à propos.

M. Kennedy:

Q. Avez-vous quelque déclaration à faire, monsieur Pratt, au sujet du charbon?—R. Oui, monsieur. J'étudie la question des combustibles au Canada depuis quinze ans. L'histoire de ce que j'ai fait vous expliquera probablement mon attitude actuelle. Cela remonte loin. Vous pouvez probablement croire que certaines choses ne se rapportent pas à la question.

Q. Cela remonte jusqu'où?—R. Il y a quinze ans.

M. Logan:

Q. Pour vous qualifier comme témoin, comme on dit en cour, quelles qualifications avez-vous comme ingénieur de mines?—R. Je n'en ai aucune. Je ne suis pas ingénieur de mines. Il y a deux domaines distincts. L'un est l'utilisation du produit lorsqu'il quitte la mine et c'est ce que j'ai étudié, non l'exploitation minière, qui est une toute autre chose. Je suis plutôt ingénieur mécanicien qu'ingénieur de mines.

Pour remonter au commencement ou à l'époque où j'ai commencé à étudier les valeurs calorifiques, je dois remonter à quinze ans. A cette époque, j'étais surveillant d'atelier pour le Pacifique-Canadien sous la direction de S. J. Hungerford, maintenant vice-président des chemins de fer Nationaux du Canada. Je m'occupais alors des travaux d'entretien en même temps que de l'exploitation d'une usine de force motrice. Pendant les fins de semaine, l'hiver, la consommation de charbon à l'usine augmentait de 25 p. 100 lorsque les ateliers étaient fermés. Pendant un certain nombre de semaines, M. Hungerford et moi-même, nous allions rendre compte et l'on se plaignait de la quantité de charbon employée. C'est que lorsque les ateliers étaient fermés il fallait plus de charbon pour le chauffage. J'en vins à la conclusion qu'en développant de la force motrice au moyen de la vapeur produite par le charbon, l'énergie électrique obtenue s'ajoutait à la valeur calorifique du charbon. On donna ordre d'allumer certaines lampes et de mettre les générateurs en activité, en chauffant au charbon bitumineux. C'était une condition bizarre, apparemment contre les lois de la nature. Mais en surveillant la question de la vapeur, j'ai constaté—je le savais peut-être déjà—que de 3 à 5 p. 100 seulement de la valeur calorifique du charbon servait à la machine ou au moteur électrique. Je crois fermement que l'électricité est le moyen de chauffage de l'avenir. Cela veut dire que notre force motrice devra augmenter d'efficacité pour que nous puissions distribuer le charbon ou la valeur calorifique qui s'y trouve. J'ai probablement travaillé 10 ans pour trouver une force motrice qui convint au moteur existant. Le meilleur moteur au monde pour le développement de la chaleur est le moteur Diesel. On peut produire plus de chaleur avec le moteur électrique Diesel qu'avec tout autre moteur. Le moteur ordinaire donne un rendement de 15 p. 100. La locomotive

[M. G. R. Pratt.]

ne donne que 6 p. 100. C'est-à-dire que sur une tonne de charbon il n'y a que 6 p. 100 qui fait du travail. J'ai étudié cela dix ans. Enfin, j'en suis venu à la conclusion qu'il faudrait développer une nouvelle force motrice. En 1918, on avertit le Pacifique-Canadien qu'il ne pourrait pas obtenir d'anthracite. La question se posa de savoir si le charbon bitumineux de l'Alberta ne pourrait pas servir. Ayant étudié cette question d'une nouvelle force motrice, j'ai dit que je pourrais probablement trouver un moyen d'utiliser ce charbon dans les mêmes conditions que l'anthracite et obtenir les mêmes résultats. On m'a dit d'essayer. J'ai prouvé que cela pouvait se faire, mais l'élaboration du projet a probablement retardé la chose d'un an. Pendant cette année, l'anthracite nous est revenu, et alors ce projet n'avait plus d'utilité. Mais on a employé ce charbon dans le commerce à bien des endroits. Sans doute, cela exigeait un changement dans les calorifères. Il y a trois ans, le gouvernement de l'Alberta décida d'installer un établissement à Winnipeg pour favoriser l'usage des houilles de l'Alberta. J'en ai entendu parler, je me suis mis en communication avec le gouvernement et je me suis intéressé à la chose un an et demi. En novembre 1921, le gouvernement de l'Alberta me demanda si je me chargerais de l'exploitation de cet établissement, et c'est ce que j'ai fait en définitive. J'ai constaté qu'il y avait beaucoup de préjugés contre l'emploi des charbons bitumineux, mais avec l'expérience que j'avais acquise et les essais que j'avais faits, je voulus prouver que, selon moi, les insuccès n'étaient nullement dus au charbon mais à la manière de l'employer. Je crus que ce dispositif que j'avais élaboré serait le remède, mais je constatai qu'il n'était pas nécessaire d'employer ce remède. Ce dispositif est un pont séparant la partie supérieure du lit de charbon. En employant un gros morceau de charbon au lieu d'un pont, on pourrait se servir de ce charbon sans faire aucun changement dans le calorifère. Parce que nous désirions mettre ce charbon sur le marché, nous nous sommes servis d'un gros morceau de charbon. La première saison a été consacrée à l'expérimentation; la suivante, nous avons fait beaucoup de propagande, publié plusieurs brochures et volumes pour raconter les expériences et les essais que nous avions faits, et l'hiver dernier les houilles de l'Alberta et de la Saskatchewan ont pris sept pour cent du marché au total.

Le président:

Q. Jusqu'où, vers l'est, avez-vous développé votre marché?—R. Jusqu'à Winnipeg.

M. Logan:

Q. Il comprend Winnipeg?—R. Oui. Avant cela, on n'achetait que de l'anthracite. Pour faire nos démonstrations, à Winnipeg, nous avons loué une boutique à la basse-ville, près de la région des magasins, ou plutôt dans cette région. Nous avons installé un calorifère de chaque sorte. La première saison, nous avons fait des démonstrations pour les visiteurs qui venaient, mais le procédé nous paraissait trop lent. Alors nous avons entrepris une campagne de propagande au moyen de circulaires, de brochures, etc., afin que ceux qui ne venaient pas aux démonstrations aient l'avantage d'en connaître les résultats. Je crois que c'est ce qui nous a permis d'augmenter les ventes au point de prendre le marché presque entièrement.

Nous avons pris, je crois, 50 p. 100 du marché du charbon à vapeur. La situation, là-bas, a quelque chose de particulier. Elle est pire qu'à tout autre endroit du continent. Pour commencer, il y a les charbons américains qui s'entassent sur les quais, aux têtes de lacs, au cours de l'automne, comme cargaisons de retour des cargos de grain. Les commerçants, ordinairement, s'approvisionnent à cet endroit. Ils achètent leur charbon pour la saison. Pendant la même période, les exploitants américains déversent, sur les quais de Duluth et d'autres endroits, d'immenses amas de charbon. Une fois les commandes rem-

plies, à la fin de la saison, ces exploitants vendent le reste de ces tas de charbon pour ce qu'ils peuvent trouver. Cela se vend, je crois, souvent en bas du prix de revient à la mine. A première vue, cela semble comporter une perte, mais il n'en est rien. On entasse le charbon là à une époque où il s'agit de remplir les commandes le plus vite possible. On en obtient un bon prix. C'est comme lorsqu'une fabrique travaille un peu au-dessous de sa capacité. Une fois les frais d'exploitation et les frais généraux payés, le reste de la production peut se vendre relativement bon marché. C'est-à-dire que la vente de ces tas de charbon qui coûtent apparemment une certaine somme donne un bénéfice aux exploitants à n'importe quel prix, même à $1 la tonne. Ce charbon arrive sur le marché en janvier ou février et casse les prix. Les exploitants de l'Ouest qui produisent du charbon à vapeur ont des frais plus élevés que ceux des Etats-Unis, à cause de leur moindre production et du fait que les développements qu'ils ont à effectuer pendant toute l'année dépassent la valeur moyenne de leur production. Cela veut dire que s'ils font tous les efforts possibles pour se créer un marché, il n'est pas certain qu'ils puissent le garder. Après avoir fait des frais pour essayer de créer un marché, ils peuvent le perdre. Cela veut dire que la vente à Winnipeg du charbon à vapeur de l'Ouest n'est pas la même chose que de vendre du charbon dans l'Ouest.

Nous séparons les sortes de charbon qui viennent de l'Alberta. Une sorte sera le charbon à vapeur. C'est un charbon bitumineux, bon ou non à fabriquer du coke. Il y a aussi le charbon domestique. C'est ce que l'on trouve de mieux pour l'usage domestique. Manipulé comme il convient, je crois, même je sais qu'il peut servir au chauffage domestique mieux que tout autre charbon au monde. Jusque récemment, on avait jugé que le seul charbon propre au chauffage domestique était un charbon dur, dépourvu de matière volatiles. Presque toutes les publications scientifiques prenaient pour acquit qu'on ne pouvait pas obtenir de chaleur des gaz dégagés par le charbon. Cela voulait dire que l'anthracite, qui contient peu de matières volatiles, était le seul combustible approprié. Le procédé de chauffage que nous avons donne le moyen de produire de la chaleur au moyen de ces gaz. Les calorifères en usage à Winnipeg et dans l'Ouest ont tous été fabriqués dans l'Est où l'on ne se sert que d'une sorte de charbon, et ils sont faits pour l'anthracite. Nous avons fait remplacer l'anthracite par la houille de l'Alberta sans changer les calorifères et nous avons ainsi augmenté la capacité de nos appareils de chauffage.

Lorsqu'on emploie de l'anthracite, presque 70 p. 100 de la chaleur obtenue provient du charbon qui chauffe contre les parois. Une faible partie est due à la radiation du combustible chaud sur la surface d'acier de la chambre de combustion. Avec un charbon qui chauffe autant par son gaz que par sa partie solide, on emploie des calorifères où un passage est ménagé permettant à la chaleur de circuler. Les houilles tendres ont une plus grande capacité calorifique que les charbons durs.

L'expression charbon mou ne veut rien dire. Il semble établi que tout ce qui n'est pas du charbon dur est du charbon mou. Prenons le charbon bitumineux qu'on emploie dans les calorifères domestiques. Je ne parle pas de la soi-disant houille domestique de l'Alberta, mais du charbon bitumineux, comme le charbon à vapeur. On peut obtenir du charbon à vapeur une valeur calorifique égale à celle de l'anthracite, dans nos calorifères de maisons, dès qu'on prend un peu plus de soin en le mettant. C'est un des principaux points sur lesquels nous avons appuyé dans notre campagne de réclame en faveur du charbon domestique de l'Alberta. Nous signalions le fait qu'on peut mettre ce charbon et le laisser faire. Mais lorsqu'on emploie quelque autre sorte de charbon, il faut aller voir au calorifère trois ou quatre fois pour faire un feu, tandis qu'une fois suffit, avec le charbon albertain.

[M. G. R. Pratt.]

M. Garland:

Q. Avant que vous ne quittiez ce point, voici: Vous parliez du coût élevé de l'exploitation des mines de l'Alberta, et vous mentionniez les frais généraux. Voulez-vous expliquer au comité ce que cela veut dire. Etait-ce dû au trop grand nombre des charbonnages en exploitation pour la production totale?—R. L'une des raisons est le nombre des mines en exploitation. Une autre est que les mines exploitées pour le charbon domestique ne sont exploitées que cinq ou six mois par année et pendant une partie de cette période, au lieu de travailler à temps complet, peuvent travailler une couple de jours puis arrêter deux, trois ou même quatre jours. Cela veut dire que les frais généraux de l'année doivent être portés par la quantité de charbon produite pendant les jours d'exploitation.

Q. Vos frais de main-d'œuvre et autres baisseraient si vous pouviez trouver un marché?—R. Oui. Voilà un point de vue d'affaires.

M. Lapierre:

Q. Par suite de l'irrégularité du travail, il vous faut payer des salaires plus élevés que s'il en était autrement?—R. Si nous pouvions exploiter les mines plus longtemps, nous aurions une meilleure raison de baisser les salaires.

Q. Dans les conditions où vous vous trouvez, vos mines pourraient être exploitées douze mois par année?—R. Il n'y a rien qui empêche.

Q. La seule raison du peu de durée de l'exploitation est l'insuffisance du marché?—R. Oui.

M. Garland:

Q. Vous avez affirmé catégoriquement que le charbon domestique de l'Alberta était un charbon supérieur pour les fins du chauffage domestique?—R. Oui.

Q. Vous ne nous avez pas dit exactement pourquoi; voulez-vous expliquer au comité pourquoi il est meilleur que tout autre charbon?—R. Je croyais l'avoir fait. La raison pour laquelle je considère le charbon de l'Alberta comme meilleur que l'anthracite, c'est qu'avec ce dernier il faut chauffer au rouge avant d'avoir de la chaleur; autrement, le feu s'éteint. Si le feu s'amortit, les morceaux de charbon non consumés tombent tels quels dans le cendrier. Avec la houille albertaine, la combustion est assurée, c'est-à-dire qu'il n'y en a pas une partie qui refuse de brûler ou qui "prend racine". Tout se consume, quelle que soit la force ou la faiblesse du tirage. Si le tirage est fort, cette houille se consumera très vite, mais si l'on étouffe le tirage, on peut conserver le feu jusqu'à 72 heures et même davantage, comme je l'ai constaté. C'est-à-dire qu'on peut mettre le charbon, régler le tirage, s'en aller et ignorer le calorifère pendant dix, douze, vingt-quatre ou quarante-huit heures, suivant la quantité de chaleur désirée.

M. Lapierre:

Q. Vous avez beaucoup d'expérience dans l'expédition de ce charbon domestique de l'Alberta et vous avez eu l'occasion d'en observer les conditions d'expédition?—R. Oui.

Q. A quelle distance, croyez-vous, que le charbon de l'Alberta contenant ce pourcentage d'humidité peut être transporté avec profit?—R. Eh bien, la distance importe peu. Ce qui compte surtout, ce sont les conditions dans lesquelles le charbon se trouve à l'endroit d'expédition, et les wagons dans lesquels on le transporte. Il n'a pas besoin de grandes précautions, mais ordinairement on l'expédie dans des wagons fermés. Il y a à cela deux raisons. Règle générale, on extrait le charbon en gros morceaux. Malheureusement, les exploitants ont créé une demande dans l'Ouest en faveur des gros morceaux. Nous nous appliquons actuellement à réduire ce charbon à une grosseur moins considérable, et je crois que finalement le charbon aura 5 pouces au plus. Quand ce temps viendra, la main-d'œuvre coûtera moins cher. En mettant ces gros morceaux

[M. G. R. Pratt.]

dans un wagon, on est obligé de les couvrir. Alors on ne peut se servir que de wagons fermés. Ces deux circonstances ont pu faire croire que les wagons fermés étaient les seuls à employer. Il est encore entendu que les wagons fermés sont les seuls désirables, mais je n'ai aucun doute que s'il n'y avait pas de wagons fermés, nous pourrions transporter le charbon à découvert.

Q. Des charbonnages de l'Alberta jusqu'en Ontario dans des wagons ouverts?—R. Oui, le charbon que nous choisirions pour le marché. Il y a d'autres catégories de charbon. Nous n'aimerions pas transporter ainsi le charbon humide. Nous ne désirons pas gaspiller de l'argent à transporter de l'eau. Ainsi, le charbon choisi serait la meilleure sorte de charbon et je suis d'avis que s'il y avait des wagons ouverts de disponibles, nous pourrions nous en servir. La surface pourrait s'égrener, mais cela ne dépasserait pas deux ou trois pouces. La chose a été très bien vérifiée par l'université d'Edmonton. Ils ont mis du charbon dans des fosses, sur la terre, et dans des hangars ouverts. Une partie du charbon placé sur la terre, après deux ou trois ans d'exposition, avait entre trois et neuf pouces de fin. Le charbon placé dans un hangar, protégé contre le soleil et la neige, ne s'est pas égréné la première année. Le charbon conservé dans des fosses couvertes est pratiquement aussi bon aujourd'hui qu'il y a trois ans et nous avons constaté que le charbon laissé d'une saison à l'autre, même dans des maisons vides, pendant trois ou quatre ans, se désagrégeait peu.

Q. Voulez-vous nous dire comment vous distribuez votre charbon de chauffage domestique à Winnipeg?—R. De la façon régulière. Les gros charbonniers en amassent un tas pour servir en cas de pénurie, mais lorsque c'est possible ils tâchent de livrer le charbon du wagon à la maison du consommateur. Ce dernier le reçoit en gros morceaux à moins qu'il n'ait spécifié qu'il veut du petit charbon. L'exploitation est une autre entreprise que celle du marchand. Il vaut mieux le transporter du wagon à la maison du consommateur. Mais pour prévenir les disettes et à cause des intempéries, d'aucuns le mettent en tas pour y puiser lorsqu'il n'y a pas de wagons disponibles.

Q. En un tas couvert?—R. Non, à l'air libre. Quelques-uns des plus riches ont des abris, mais ils sont l'exception.

Q. Pour notre information, voulez-vous nous dire si vous conseilleriez aux charbonniers de l'Ontario qui vendent de votre charbon après un trajet de 2,000 milles, à Toronto, par exemple, de le tenir couvert?—R. Oui.

Q. Cela serait recommandable?—R. Oui.

Q. D'après votre expérience, croyez-vous que ce charbon pourrait être transporté jusqu'au marché de Toronto, sur une distance de 2,000 milles, dans des wagons ouverts?—R. Oui. Je ne l'ai pas expérimenté, mais je le crois.

M. Garland:

Q. L'opinion du témoin est peut-être juste. Dans l'Ouest, on demande du charbon en gros morceaux?—R. Oui.

Q. Le charbon en gros morceaux n'est pas satisfaisant. C'est-à-dire que ce genre de wagons ne conviendrait pas, parce que dans les longs trajets ce charbon se briserait. Dans l'Ontario, on demande du petit charbon?—R. Oui. Je crois qu'en transportant du charbon d'au plus cinq pouces dans les wagons ouverts, il n'y aurait aucune désintégration. J'ai vu du "stove" rester en plein air des années sans nullement se désagréger, mais il semble que ce soit les gros morceaux qui s'effritent. C'est pourquoi je crois que ce marché convient plutôt au petit charbon.

M. O'Connor:

Q. C'est parce que le petit charbon sèche à l'air?—R. Non, mais parce qu'une partie de l'humidité de surface disparaît. Si le morceau est gros, l'humidité s'en va d'abord de la surface.

[M. G. R. Pratt.]

Q. La surface se contracte?—R. Oui.

Q. Et non l'intérieur, de sorte que la croûte doit casser?—R. Oui, elle se désagrège petit à petit.

Q. La contraction des deux est-elle la même partout?—R. Non.

Q. La croûte sèche à l'air?—R. Oui.

M. Warner:

Q. De quels wagons se sert-on pour transporter le charbon des Etats-Unis sur nos marchés? Sont-ce des wagons ouverts ou des wagons fermés?—R. Pour les transports vers l'Ouest?

Q. Oui.—R. En général, il ne va pas plus loin que la tête des lacs. Là, on le met en tas.

Q. Comment l'apporte-t-on à la tête des lacs?—R. En bateaux.

Q. A partir des Etats-Unis?—R. Je ne sais pas, mais je crois que c'est dans des wagons ouverts.

M. STUTCHBURY: Je crois que M. Logan veut dire à partir de la tête des lacs de Winnipeg.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Non, je ne veux pas dire cela.

M. STUTCHBURY: Vous voulez parler des fourgons à bascule en acier?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Oui.

M. Lapierre:

Q. Je comprends que pendant la disette de charbon, l'an dernier, les mines de l'Alberta ont expédié du charbon aux Etats-Unis?—R. Oui.

Q. De quelle sorte de wagons s'est-on servi?—R. De wagons fermés.

M. Garland:

Q. Le témoin a-t-il quelque expérience dans le transport et les affaires de chemin de fer?—R. Si vous voulez, je vais d'abord continuer mon exposé général. Sachant ce que nous savions au sujet du marché de Winnipeg, nous nous étions tenus au courant de la situation dans l'Est. Plusieurs exploitants de mines donnèrent des wagons, plusieurs journalistes de l'Ouest aidèrent aussi, le gouvernement de l'Ontario décida de faire certaines investigations, et le gouvernement fédéral offrit son aide. Le gouvernement de l'Alberta convint de donner avis et les démonstrations commencèrent. On transporta du charbon et, d'après les résultats rapportés, on en est évidemment satisfait sur le marché de l'Ontario. Alors on demanda au chemin de fer National s'il pourrait donner des prix de transport permettant d'apporter le charbon dans l'Ontario. Nous avions nos propres idées sur ce que pouvaient être les taux du transport, mais la compagnie de chemin de fer n'a pas tout à fait répondu à notre demande. Elle a fait une enquête à un autre point de vue, pour savoir à quel prix on pouvait transporter le charbon et non si elle pouvait accorder un taux permettant de rendre le charbon sur le marché. Je vais vous lire une lettre reçue par M. H. Stutchbury, de la part de J. E. Dalrymple, vice-président du chemin de fer Canadien-National daté du 10 mai 1923, à Montréal, et adressée à M. Stutchbury, commissaire du commerce de l'Alberta, Château Laurier, Ottawa. En voici le texte:—

" CHER MONSIEUR,—

Taux du transport du charbon de l'Alberta à l'Ontario

On m'a transmis votre télégramme du 9 courant adressé à notre M. Crombie, touchant ce qui précède.

Nous avons l'intention d'appliquer un taux spécial de $9 la tonne nette au charbon expédié pendant les mois de mai, juin et juillet, des

[M. G. R. Pratt.]

endroits d'expédition suivants, sur les lignes du Canadien-National, dans l'Alberta, savoir:—

Drumheller,	Tofield,	Dinant,
Rosedale,	Clover-Bar,	Roundhill,
Wayne,	Edmonton,	

par trains de 50 wagons ou plus, sujet au poids minimum par wagon de 90 p. 100 de la capacité marquée du wagon, mais pas moins de 60,000 livres par wagon.

Les expéditions devant être en provenance d'un unique consignateur et en un endroit unique, et à destination d'un ou plusieurs consignataires en un endroit unique atteint par les lignes du Canadien-National:—

Ottawa, Brockville et endroits à l'ouest, vers Windsor et Sarnia, ces deux villes comprises.

D'autres points d'expédition sur les lignes du Canadien-National dans l'Alberta, les taux seront ce que ci-après et gouvernés par le régime applicable à Drumheller et Edmonton:—

De Cardiff	$9.10 par tonne nette
De Wabamun Big Valley Ardley Three Hills	$9.20 par tonne nette
De Evansburg	$9.30 par tonne nette
De Cadomin Coal Spur Robb Mountain Park Foothills Lascar Sterco Lovett Saunders Brazeau	$9.50 par tonne nette
De Brûlé Errington	$9.70 par tonne nette

Tous ces taux sont susceptibles de recevoir une majoration aux mines à fin d'aiguillage, comme prévu pages 12 et 13, en amendement, du fascicule nº W-260 des tarifs houillers, copie duquel vous devez avoir en mains; ces taux sont également étrangers absolument aux frais d'aiguillage sur la ligne de raccordement—advenant que la livraison dût être effectuée sur les voies d'un chemin de fer de liaison, à destination.

S'il existe d'autres renseignements que vous désiriez obtenir en la matière, je serai aise de me mettre en contact avec vous.

Bien à vous,

(Signé) J. E. DALRYMPLE,
Vice-président.

P.S.—Les taux ci-contre ne seront publiés en barême qu'après avis de ratification.

(Signé) J. E. D."

Je puis ajouter qu'il y a quantité de mines dont nous ne nous soucions nullement de tirer du charbon. Il s'agit de charbon mouillé; or, nous ne nous soucions pas d'acquitter des frais de transport pour de l'eau. La lettre parle d'un mini-

[M. G. R. Pratt.]

mum de 90 p. 100. Nous n'avons pas fait le calcul sur le minimum. Nous avons pensé que le chemin de fer transporterait autant de charbon que faire se pourrait, soit 15 p. 100 des possibilités du wagon. Au lieu de 36 tonnes pour un wagon de 40 tonnes, cela équivaut à 46 tonnes pour un wagon de 40 tonnes. L'alinéa de la lettre où il est dit que "les expéditions devront provenir d'un unique consignateur à un point de départ unique", signifie qu'une mine doit inscrire une commande d'une rame de wagons. Le tarif oscille de $9 à $9.70 pour chacune des autres mines. La plupart de ces dernières sont actionnées à la vapeur et nous tenons peu à en tirer du charbon. Nous n'avons rien tenté pour en obtenir. Et pour commencer, nous faisons le nécessaire pour obtenir des exploiteurs de mines les meilleures conditions possibles. Tant que vous n'êtes pas en mesure de vous présenter devant un propriétaire de mine et de lui dire: "Combien pour tant de votre charbon?"; impossible d'obtenir un prix définitif. Pour le présent, il s'agit du prix d'une tonne, le propriétaire étant prié de faire son prix, ce qu'il fait. Si l'on peut arriver à la mine et demander les prix pour 20, 50 ou 100 tonnes, l'affaire prend une tout autre tournure, le propriétaire se trouvant alors en mesure de donner des conditions plus avantageuses que pour des quantités plus petites. Encore un autre point de vue. Je ne crois pas qu'il se trouve beaucoup de mines dans l'Ouest qui aient payé des dividendes. Il y a eu des abandons. Certaines des mines les plus importantes et des mines outillées ont dû jeter le manche après la cognée après une série de pertes sur le marché des ventes. Or, si l'on établit les prix à la tonne, cela sous-entend que les acheteurs présents déclarent pouvoir acheter à un certain prix. J'ai en outre soumis ici-même un état des raisons d'être de ce prix de $9 la tonne. Pour plus de clarté, les chiffres ont été établis au pourcentage et à tant du mille. Je ne crois pas qu'il soit le moindrement question de douter de l'exactitude de ces taux, au point de vue statistique. On a cité cette dernière. Vous savez qu'on peut aborder partout sur le bateau de la statistique, je compte toutefois que le chiffre que l'on nous soumettra sera calculé sur des bases humanitaires plutôt que sur le terrain de la statistique. On a calculé le tarif sur la moyenne des travaux exécutés dans une certaine période. Même cette moyenne comportait dse frais d'exploitation infiniment plus élevés que la moyenne réelle; il a fallu également calculer des frais d'exploitation beaucoup plus modestes que la moyenne, afin d'expliquer cette imposition. Nous sommes d'avis que cette manutention du charbon, telle que nous la conseillons, à savoir par trains, ou encore comme nous pensons qu'elle devrait exister, constituerait ce que les gens du métier appellent un beau train. D'ailleurs nul ennui, du moins pour ce qui est des bris; chaque wagon étant chargé et les pertes aux hangars des termini occasionnées par les barres d'attelage étant réduites. Un témoin a déclaré que le train perdrait son identité. Possible, et pourtant cela reste du charbon. Tous wagons semés en cours de route seraient consignés à la station suivante comme portant du charbon, et dans la mesure que la chose serait possible le train irait du point de départ à celui d'arrivée sous sa dénomination de train de charbon. Je croyais que, pendant qu'on étudiait la question, qu'on tâchait de mettre le doigt sur certains item des prix, les frais généraux, en se basant sur la statistique, je comptais, dis-je, que l'on étudierait chaque item sous un angle humanitaire. Pour me faire mieux comprendre, je ferais peut-être bien de lire les données suivantes:—

Réparations à la voie..	$1,539 22
Locomotives de route..	1,462 69
Locomotives de parc..	114 80
Wagons de fret..	3,546 17
Dépenses d'ateliers et de machinerie..	854 65
Dépenses au titre du trafic, nil..	......

[M. G. R. Pratt.]

Surintendance, néant	......
Mécaniciens	790 87
Employés de trains	863 15
Combustible	2,232 30
Autres fournitures	595 28
Dépenses de la rotonde	442 20
Travaux aux parcs	1,326 62
Accidents, etc	131 81
Dégâts	245 12
Eventualités	1,458 43

Quant à l'item de la machinerie d'atelier, $854.65, il me semble qu'on n'aurait pas dû l'introduire au tableau. Cette machinerie d'atelier existerait, que le train fût immobile ou en mouvement, et je me demande si le service de la mécanique du Canadien-National impliquait la machinerie d'atelier dans le cas des locomotives de route. Au sommet de tout cela, on trouve un item de $1,458.43 pour dépenses casuelles. On a expliqué cet item en faisant intervenir le travail des bureaux occasionné par la manutention du train. S'il ne s'agissait que d'un train unique, on pourrait faire figurer cet item supplémentaire, mais advenant un nombre considérable de trains, cette rubrique prend des proportions En adoptant ces chiffres, on a imaginé un parcours de 4,252 milles. Dans les déclarations faites par les témoins du Caanadien-National, on a prétendu qu'on avait atteint les moyennes en tenant compte du retour à vide des wagons, considération qui entre pour 50 p. 100 du coût total du train. Dans ce cas particulier on a fait intervenir l'ensemble des frais de retour. Il me semble qu'on aurait dû soustraire de cette distance en milles une partie pour le moins de cette moyenne. Ainsi, prenons les voyages de retour, s'il est bien vrai que wagons et locomotives doivent nécessairement rallier leur base, il n'en reste pas moins que d'ordinaire les trains de retour sont chargés au maximum des possibilités des locomotives. Les chemins de fer ne laissent pas partir de trains qu'ils ne soient chargés à la pleine capacité des locomotives. Ce qu'a dévoilé hier M. Lanigan a été la coutume générale. S'il faut ramener les locomotives aux têtes de lignes, au terminus de service, il importe de dépêcher les locomotives avec la cambuse. Ce doit être une économie que de mettre en ligne un train à tonnage complet et l'opération doit occasionner une économie, c'est pourquoi je ne trouve pas juste de faire entrer au tableau le plein montant de la distance parcourue pour le retour.

M. Logan:

Q. La rampe de retour entre-t-elle dans ce calcul?—R. La rampe de retour? Le parcours se fait presque entier sur une pente descendante, pas tout le long mais je puis dire que la rampe douce va de l'ouest à l'est. L'item des réparations aux locomotives arriverait à $34,333 par cent mille milles. Certaines compagnies prétendent que après 100,000 milles une locomotive doit aller aux réparations générales. On peut réduire ce chiffre quelque peu mais il est possible que le chiffre de 100,000 milles soit exact. Cette donnée provient du tableau des réparations aux locomotives. Ce tableau a servi de base à ce travail, et il s'ensuit qu'après 200,000 milles on a affaire à une locomotive à peu près renouvelée.

M. Garland:

Q. Voulez-vous dire que c'est la base des chiffres du C.-N.?—R. Oui.

M. Kennedy:

Q. Quelle est la durée usuelle d'une locomotive?—R. Cela dépend d'ordinaire du trafic. On rencontre sur le Pacifique-Canadien des locomotives de trente et quarante ans. Mais une locomotive de cet âge a depuis longtemps

[M. G. R. Pratt.]

perdu son identité. En les dirigeant sur l'atelier des réparations, on les en sort pratiquement à l'état de neuf. Faut-il des parties neuves, on les y introduit, et cependant la locomotive est mise au rancart dès l'instant qu'elle est devenue trop faible pour les besoins du trafic qu'on doit lui confier; mais ce que je voulais démontrer est que tous les deux ans il faut acheter une locomotive neuve, si l'on en croit les chiffres soumis.

M. McBride:

Q. Autrement dit, il en coûte autant, en deux ans, pour les réparations de locomotives que ce que valent les locomotives elles-mêmes.—R. Oui. On a également déclaré que le taux sur les grains dépassait de 12 p. 100 celui du charbon. Si tel est le cas, et le grain étant manutentionné à un profit de 12 p. 100, ce chiffre couvre ce que la compagnie réduit en établissant son tarif à $9. Je crois que la réponse est au point.

Le comité s'est ajourné à 11 heures du matin, le 18 mai 1923.

CHAMBRE DES COMMUNES,

SALLE DE COMITÉ N° 436,

VENDREDI, 18 mai 1923.

Le comité spécial permanent des mines et minéraux s'est réuni à 11 heures du matin, sous la présidence de M. Carroll, président.

Le PRÉSIDENT: Dois-je inférer, monsieur Pratt, que vous n'avez pas terminé hier votre témoignage?

M. PRATT: Cela dépend si l'on a d'autres questions à me poser.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous quelque chose à ajouter?

M. PRATT: J'ignore s'il reste quelque chose à dire sur le combustible canadien dans son ensemble—sur le problème du chauffage pris globalement—au Canada.

Le PRÉSIDENT: Si vous pensez avoir quelque information à donner, nous serions heureux de vous entendre.

M. O'CONNOR: Voulez-vous m'excuser un seul instant, monsieur le président? C'est la première fois que je tente de vous interpeller directement. Au début de cette enquête, (et je rapplle vos souvenirs sur la façon dont j'ai assisté aux séances du premier au dernier jour) j'agissais en qualité de témoin. Il est arrivé que j'avais fait une étude de la question, et à titre de conseil actif, la pensée m'est venue que je pourrais peut-être vous servir à titre honoraire, vu mon intention d'être présent aux délibérations. Vous m'avez questionné et j'ai fait ce que j'ai pu pour amener le comité dans une voie déterminée; je veux dire que je me suis efforcé de tout vous mettre sous les yeux, le pour et le contre, et ce du mieux que j'ai pu, je puis vous en assurer, et sans égard pour l'Est ou l'Ouest. Je désire faire remarquer, à propos de M. Pratt, qu'il est ingénieur de combustible. Il est à l'Alberta mais il reste honnête homme. Comme il est ingénieur, il me semble que nous devrions tirer de lui des notions générales sur le combustible en dehors de l'Alberta. Par la même occasion, et relativement aux déclarations d'un autre témoin entendu hier, (révérence parler) il ne me semble pas que cet homme ait laissé le comité sous l'impression qu'il désirait se retirer. Je ne crois pas, pour moi, qu'il ait tout dit.

M. Pratt est rappelé.

Le président:

Q. Avez-vous quelque chose à ajouter, à propos de combustible, à ce que vous avez dit hier? Vous restez assermenté?—R. Je pourrais ajouter que, bien qu'ayant travaillé dans l'Alberta je ne suis pas Albertain. J'ai, ces quinze ou seize ans, fouillé pour ma propre gouverne cette question du combustible. L'emploi que j'occupe à l'Alberta vient simplement de ce que je me trouvais quelque peu au courant des conditions générales du combustible et j'imagine que l'on m'a cru en mesure d'occuper l'emploi qu'on avait en vue. Maintenant et à mon sens, le Canada n'a pas de problème du combustible. Il s'agit simplement de tirer le meilleur parti du charbon disponible. Je suis d'avis que ce pays est appelé à devoir compter une population nombreuse. Et il nous va falloir utiliser ce que nous avons en charbon. Or j'imagine bien que l'on verra du nouveau dans l'utilisation du charbon et que ce dernier cessera d'être utilisé directement pour se changer en énergie électrique. Comme je l'ai dit hier, le développement présent de la locomotive à vapeur ou de la locomotive à chauffe n'est pas satisfaisant. Et je ne vois pas que dans les circonstances ordinaires, le chauffage à la vapeur assure en énergie réelle un rendement de plus de 15 p. 100 de la valeur calorifique du charbon. Bien plus, prenons le meilleur combustible à vapeur au monde, sa valeur efficiente ne dépassera pas 25 ou 28 p. 100, ce qui revient à dire qu'il faudra trouver l'un ou l'autre moyen pour récupérer au moins les 72 p. 100 de déchets. Ce qui veut encore dire que pour y arriver il va falloir convertir la houille en énergie électrique. La chose n'a rien d'impossible et il est fort probable qu'un jour ou l'autre il surgira une locomotive à vapeur qui permettra de convertir par voie économique en énergie électrique la valeur calorifique de la houille. S'il était possible de faire que le chauffage central à vapeur pussent se combiner à des stations hydrauliques, il deviendrait possible de distribuer bien plus facilement la chaleur électrique que de distribuer la houille à chaque usager individuellement ou encore aux grands usagers de la vapeur. Il serait possible que dans certains districts l'on pût transporter la houille, au sein de cette zone particulière, à une vaste station d'énergie et de l'y convertir en énergie électrique en le conjugant aux sources d'énergie hydraulique. Cela reviendrait à tirer de la houille le rendement le plus économique pour le présent, je ne crois pas que la moyenne des chaudières domestiques rende plus qu 25 p. 100 de la valeur calorifique du charbon au profit des logements. Alors si l'on pouvait convertir 60 p. 100 des calories de la houille en énergie électrique, le Canada en retirerait une énorme économie dans l'utilisation de ses ressources de combustible tout en obtenant de la chaleur à beaucoup moins de frais. Un autre système que l'on pourrait utiliser consisterait, au lieu de chauffer individuellement chaque logement, de chauffer un, deux ou quatre pâtés de maisons en installant dans chacun de ces derniers un système de chauffage central à la vapeur. Je parle ici de pâtés de maisons urbaines. Ce serait l'élimination de toutes les pertes individuelles et, par voie de conséquence, une exploitation plus rationnelle de l'installation même dans les conditions présentes. Il est probable que l'on tirerait ainsi 50 à 55 p. 100 d'efficience globale de la houille utilisée par ce système. Enfin se présente toujours la probabilité de pouvoir convertir le charbon, probabilité qui varie dans chaque district.

M. Logan:

Q. Avant de passer à autre chose, voulez-vous nous dire ce que vous entendez par ce système de station de chauffage central?—R. Prenons une couple de pâtés de maisons: chaque maison sera reliée par une tuyauterie à une centrale au sein de ce pâté, tout comme la chose se fait pour la Chambre des Communes,—

avec cette différence toutefois que les unités seraient de moindre importance que ne le sont les unités de cette agglomération particulière.

Q. Supposons que vous auriez disons vingt maisons à chauffer et que vous vous disposiez à construire une station centrale, comment vous y prendriez-vous?—R. Je prendrais une maison particulière de cette agglomération et en ferais le siège de ma centrale pour chauffer l'ensemble.

Q. Mais comment effectueriez-vous ce chauffage?—R. A la vapeur.

Q. Décrivez.—R. Une chaudière à vapeur dotée d'une tuyauterie originant de la chaudière centrale et à destination de toutes les maisons du système. Voilà écartée la dépense de la distribution dans les rues et par les grandes rues. Au lieu de balader le charbon par les rues, on se contente de faire parvenir la tuyauterie aux maisons intéressées. Cela équivaudrait, outre une sérieuse économie du combustible, à une énorme économie de main-d'œuvre.

Q. Mais il se perdrait énormément de chaleur en cours de route?—R. Fort peu, au contraire. J'installe présentement une centrale à Weston, qui comporte environ quinze milles de tuyauterie à vapeur. Dès maintenant, l'augmentation d'efficience effectuée en surface de tuyauterie ou d'isolement des tuyaux est énorme. L'économie effectuée ces dernières années est fort considérable. Le déchet provenant d'une chaudière individuelle est infiniment moindre que tout ce que l'on pourrait obtenir d'une centrale de distribution. Je suis d'avis que tous les systèmes tels que la conversion du charbon en coke, la conversion du pouvoir calorifique du charbon en énergie électrique, enfin la distribution centrale de chaleur, devraient être entrepris en se plaçant à un point de vue canadien d'ensemble. Il nous faut couper court à l'achat du charbon des Etats-Unis soit pour la production de la vapeur, soit pour des fins de chauffage. Ce pays est appelé à recevoir une population considérable et même alors que les conditions présentes ne justifieraient pas un changement tel que proposé, il nous faudrait réunir des données pouvant graduellement être mises au point pour le jour où cette initiative deviendrait nécessaire. Il semble futile de dépenser tout l'argent que nous dépensons pour le chauffage. L'une des raisons en est que le seul charbon qui vaille d'être utilisé est celui de qualité supérieure, comme l'idée en est répandue. Mais cette idée même s'efface graduellement, et l'opinion devient de plus en plus générale que tous les charbons sont bons, bien qu'il s'en trouve de meilleurs que d'autres. Pour tout charbon, quelle que soit sa valeur calorifique, impossible d'en tirer tous les avantages en vous plaçant naturellement au point de vue du rendement intégral. On peut prendre du charbon renfermant une proportion de 55 p. 100 de cendres, je parle d'une substance rejetée de la mine domestique comme de nulle valeur. Utilisé dans des conditions ordinaires, ce charbon ne vaut rien, mais en tenant compte du charbon que l'on vous sert, on peut en tirer tout ce que l'on veut. Ainsi, pour le lignite de Souris, impossible de tirer grand'chose de ce charbon en combustible. D'un autre côté, prenons certains pays étrangers, l'Italie, par exemple, ce charbon y fera merveilles. De même pour certains pays de l'Amérique du Sud; si ces derniers pouvaient se procurer de ce charbon ou l'équivalent, ils crieraient sur les toits que c'est le meilleur charbon au monde. Ce n'est pas la valeur calorifique du charbon qui compte surtout, mais bien l'aménagement et le savoir-faire apportée à le mettre en valeur comme combustible.

M. Warner:

Q. Mais ces centrales ne pourraient tout au plus servir que dans les villes, là où la population est dense?—R. Oui.

M. O'Connor:

Q. Me permettriez-vous de vous poser quelques questions sur les gaz? Nous avons parmi les charbons canadiens certaines espèces renfermant une plus grande proportion de carbone fixe, et d'autres, plus de gaz?—R. C'est exact.

[M. G. R. Pratt.]

Q. Or, ce carbone fixe, cela consiste en une substance qui isole la chaleur?—R. Voulez-vous parler de son utilisation domestique?

Q. Oui, et de son pouvoir de production de vapeur.—R. Non.

Q. On sait mieux l'utiliser?—R. En ces dix dernières années, il s'est fait un grand travail d'éducation dans le chauffage des chaudières.

Q. Voulez-vous soumettre au comité les données relatives à la valeur calorifique des gaz en regard de la valeur du carbone—la valeur réelle de chauffage? Bien des gens croient que ces gaz se perdent et que d'ailleurs la perte n'est pas grande. Voulez-vous expliquer ce que je sais personnellement, à savoir que les gaz sont les plus précieux de ces deux éléments, pourvu qu'on sache en tirer parti?—R. La meilleure explication est de montrer que le charbon anthracite est pratiquement tout carbone, disons-le pour les fins de la discussion. La valeur calorifique de ce carbone est, je crois, de 14,600. Je vérifierai plus tard. Si l'on prend l'huile, qui est à peu près tout gaz, cette valeur atteindra jusqu'à 19.000 et 20,000 unités calorifiques à la livre. Pour certains charbons, les charbons tout carbone, le maximum de valeur que l'on en peut tirer représente le maximum de valeur calorifique du carbone. Si par ailleurs l'on mélange de l'huile à ce carbone, on tirera plus de chaleur de ce charbon, à la livre. On peut dire que les charbons bitumineux ou gazeux sont constitués par du carbone additionné à certaines matières huileuses qui en augmentent la valeur calorifique. En brûlant cette matière gazeuse, il vous faut disposer d'une certaine superficie au sein de la chambre de chauffe, ce pour permettre aux gaz de rester assez longtemps en contact avec la chaleur pour entrer en combustion. La théorie a prévalu et prévaut présentement à l'effet que si la flamme n'entrait pas en contact avec l'enveloppe de la chaudière que l'on désire chauffer, il deviendrait possible d'en tirer de la chaleur. Cette théorie a fait fureur ces dernières années. Une fois la chaleur engendrée, il faut bien l'utiliser ou la diriger au dehors, mais impossible de la gaspiller. Quand je dis gaspiller, je veux dire que l'utilisant ou non, cette chaleur se répand quelque part dans la maison ou aux environs immédiats. Le seul moyen de se tirer d'affaire est de s'assurer d'une chaudière assez vaste pour que tous les gaz puissent s'y consumer. Avec les anciennes chaudières, la flamme venait se heurter contre l'enveloppe de la chaudière, retenant par là les gaz avant que ces derniers n'entrassent en combustion; tandis que si ces gaz entrent en combustion dans une chambre de chauffe suffisamment vaste et suffisamment réchauffée pour amorcer et entretenir la chaleur, cette dernière reste à votre disposition et l'on peut en tirer tout le parti désiré. Une fois engendrée, impossible de la détruire.

Q. Et ces gaz comportent du nitrogène, du carbone, de l'hydrogène et quoi encore?—R. De toute façon, les gaz combustibles sont du carbone...

Q. Je veux parler des gaz qui les constituent tout d'abord?—R. A tout événement, les gaz qui s'échappent du combustible sont du carbone et une combinaison d'hydrogène et de carbone, je dis bien de l'hydrogène et du carbone. Ce sont des gaz huileux. En sus, l'air contient en proportion très considérable de l'azote. Or, cet azote est un constituant nécessaire de l'air. Impossible d'obtenir de l'hydrogène sans azote. En fournissant uniquement de l'oxigène sans azote, il serait absolument impossible de contrôler la température de la flamme. On ne pourrait imaginer de structure en brique ou de toute autre nature que je connaisse qui pût résister à la température.

Q. L'azote, si je puis dire, constitue un élément plus puissant que le carbone?—R. Non, pas de l'azote.

Q. Je veux dire l'hydrogène?—R. Oui.

Q. Et c'est cet hydrogène qui s'en va à la venvole, comme vous dites?—R. Oui, si l'on ne conduit pas comme il convient sa chaudière. Et puis, le charbon une fois converti, l'on ne peut que brûler la moitié du combustible. Quand le

gaz s'est échappé de la flamme, il reste une énorme proportion de carbone partiellement combiné à l'oxygène et qui reste à consumer. Si la température de la chaudière n'est pas suffisamment élevée quand avec du charbon anthracite on utilise une chaudière privée à petit rendement, le gaz ne s'échauffe pas suffisamment pour entrer en ignition, alors que dans de grandes chaudières dotées de tout l'outillage et des conditions favorables, l'on retire tous les avantages de l'installation. Le nitrogène agit plutôt comme remorqueur. Quand il faut amener toute cette somme de gaz à une certaine température, le nitrogène reste inactif.

Q. En soutien de votre thèse, et à propos du charbon de l'Alberta, votre prétention est à l'effet que l'usage domestique ordinaire du charbon travaillant dans les conditions adéquates peut obtenir autant de satisfaction du charbon de l'Alberta que de l'anthracite.—R. A mon avis il peut en tirer davantage par unité dans les conditions propices, pourvu toutefois que le combustible soit introduit dans la chaudière de la façon qu'il convient.

M. Logan:

Q. Connaissez-vous les chauffeurs à base?—R. Certainement. Ici il importe d'adapter le chauffeur à la nature du charbon utilisé. Avec un certain charbon utilisé dans un district donné, il faudra avoir recours à un chauffeur spécial, alors que là où l'on utilise n'importe quel charbon on se verra un jour ou l'autre dans l'obligation de recourir à un chauffeur (mécanique) à grille à chaîne; encore on pourrait avoir un charbon qui conviendrait mieux à un chauffeur à base ou enfin à un chauffeur à alimentation plus élevée. J'en suis venu à la conclusion que le meilleur chauffeur connu est la grille à chaîne. Là où il faut se contenter de charbon tout-venant, la grille à chaîne est toute indiquée.

Q. Connaissez-vous le carburateur Robb? S'agit-il d'un carburateur inventé par un certain M. Robb? On vient de l'introduire sur le marché.—R. Quel est son but?

Q. Il est introduit dans la chaudière en vue d'assurer une combustion plus complète des gaz et de produire ainsi plus de chaleur. On prétend lui faire économiser environ 20 p. 100.—R. La chose m'apparaît plutôt comme ayant pour but de consommer les gaz. Je sais qu'il en existe un que l'on adapte à la tuyauterie de cheminée et que l'on affirme devoir rendre à la chaudière tous les gaz qui n'ont pas été consumés, mais c'est plutôt du domaine de l'imagination que des faits.

M. O'Connor:

Q. Etes-vous au courant de la transformation du charbon en coke?—R. Non, je n'ai pas étudié cela. C'est une science à part.

Le président:

Q. Y a-t-il autre chose que vous désiriez nous communiquer, monsieur Pratt?—R. Non, monsieur.

Le Dr Charles Camsell, est appelé et assermenté.

Benjamin F. C. Haanel, est appelé et assermenté.

Le président: Messieurs, je désire ici faire une déclaration. Notre intention, au début des travaux de ce comité, était de ne pas créer une répétition des dépositions faites devant le comité du Sénat. Or ces deux messieurs ont paru devant le Sénat. L'autre jour, l'un de nous a proposé à l'acquiescement unanime, de faire venir ces messieurs. Impossible décemment d'éviter ces choses. Depuis lors, nous avons entendu des déclarations qui vont nécessiter quelques éclaircis-

sements de la part de certains membres du ministère des Mines et Minéraux, et c'est peut-être ce qui va nous éviter de créer une répétition des dépositions entendues devant le Sénat. J'ai sous les yeux les déclarations de M. Graham faites il y a une couple de jours sur la tourbe et je me propose de poser à M. Camsell deux ou trois questions à ce sujet.

Le président:

Q. Docteur Camsell, quelles sont vos occupations présentes?—R. Sous-ministre au ministère des Mines.

Q. Depuis quand occupez-vous ce poste?—R. Trois ans.

Q. Avez-vous étudié la question de l'approvisionnement de combustible au pays?—R. Oui.

Q. De son développement et tout?—R. Depuis novembre de l'an dernier, je suis président du comité du combustible canadien créé à cette date.

M. Warner:

Q. Est-ce là une commission internationale?—R. Non, simple comité du combustible, bureau du combustible.

Le président:

Q. Monsieur Haanel, quelles sont vos fonctions?—R. Ingénieur en chef au ministère des Mines, préposé au combustible.

Q. Depuis quand occupez-vous ce poste?—R. Depuis 1908.

Q. Avez-vous, au cours de cette période, étudié la question du combustible sous ses divers aspects?—R. Tout le temps.

Le président:

Q. Docteur Camsell, je désire attirer votre attention sur les déclarations de M. Graham sur la tourbe et sa conversion en combustible. Voulez-vous référer à la page 205 de son témoignage, je me demande si vous avez marqué ou non cet endroit. Je lui ai demandé ce qu'il entendait par la déshydratation de la tourbe, à quoi il a répondu ce que vous voyez. Avez-vous étudié de quelque façon la méthode dont parle M. Graham?—R. Le procédé de M. Graham a été exposé devant le ministère des Mines en 1913, et a donné naissance à un rapport préparé à l'époque par les ingénieurs du combustible du ministère des Mines dont faisait partie M. Haanel ainsi que M. John Blizzard. Ce dernier est présentement sous-surintendant de la station des essais du combustible de Pittsburg, pour le compte du gouvernement des Etats-Unis. Ces messieurs furent aidés dans leurs travaux par Albert Stansfield, acquis depuis par l'université de l'Alberta. Ce rapport a été préparé à l'époque et remis au ministère. Plus tard le même procédé a été soumis à l'attention du ministère des Mines, ce qui donna lieu à un second rapport préparé par le professeur J. B. Porter, de l'Université McGill. L'effet de ces deux rapports a été d'amener le ministère des Mines à décider que nul encouragement officiel ne devait être octroyé à la diffusion de ce procédé. Puis, l'an passé ou l'année d'avant, le même procédé fut soumis aux délibérations du ministère qui le transmit au conseil des Recherches. Ce dernier examina la chose, se renseigna et en vint à peu près à la même conclusion. Après avoir pris connaissance d'un rapport sur ce procédé préparé par le Bureau américain des mines et d'un autre préparé par le Bureau britannique des Recherches sur le combustible, les conclusions auxquelles en est arrivé le conseil des Recherches fut pratiquement identique à celui adopté précédemment par le ministère des Mines. Il arriva donc que le conseil des Recherches ne jugea pas nécessaire ni à propos de financer d'aucune manière une démonstration de ce procédé.

Q. Vous remarquerez dans le témoignage de M. Graham que ce dernier prétend être en mesure de tirer plus d'eau de la tourbe brute que vous ne le

pouvez vous-même, arrivant ainsi à un combustible plus riche par le procédé qu'il appelle la déshydratation. Avez-vous remarqué ce fait dans son témoignage?—R. Oui, monsieur, je l'ai remarqué.

Q. Au cours des essais dont vous avez parlé, les expérimentateurs ont-ils fait la même constatation?

M. HAANEL: La question de l'utilisation de la tourbe comme combustible, ou encore l'utilisation de la tourbe brute comme combustible repose sur l'enlèvement de l'eau qui s'y trouve, travail trop coûteux, du moins par les procédés artificiels. Dans les procédés employés en Europe et que nous nous sommes fait expliquer ici même au Canada, on a eu recours à la chaleur du soleil. La tourbe de nos marais comporte 90 p. 100 d'eau et 10 p. 100 d'éléments combustibles, ce qui revient à dire que pour une tonne de tourbe il faut dix tonnes de tourbe brute; je veux dire une tonne de tourbe absolument adéquate.

Plusieurs années durant, je puis dire pendant 25 ans, on a essayé de diverses façons de tirer cette eau de la tourbe soit par la compression, soit par le séchage artificiel. Nous ne pouvons nous résigner à utiliser les éléments combustibles de la tourbe en vue de tirer l'eau que renferme cette dernière. C'est là un combustible inférieur qui doit se débiter à un prix nécessairement inférieur à celui des combustibles de meilleure qualité. Tout essai de déshydrater la tourbe sur un pied commercial a tourné à la faillite économique. Il a été jugé possible et démontré amplement, après des essais conduits par des experts en la matière de tirer ou séparer l'eau de la tourbe jusqu'à concurrence de 80 p. 100, et même jusqu'à 98 p. 100 par la seule compression et, la compression faite, de laisser dans la tourbe 66 p. 100 de matière solide et 34 p. 100 d'eau. Mais ces essais ne valaient que comme expérience de laboratoire, et le dernier chiffre de 34 p. 100 ne fut obtenu que par le moyen de la carbonisation. On l'apprit au cours de travaux de déshydratation de certaines propriétés détenues par la tourbe et qui faisaient que la tourbe retenait son humidité. Je pourrais illustrer la chose aux yeux du comité en disant que la tourbe destinée à des fins combustibles se solidifiera. La tourbe possède des propriétés colloïdales. Il serait peut-être à propos que je vous explique ce terme. Un colloïde est une substance qui, mélangée à de l'eau, garde ses particules en suspension, et de plus quand la subdivision s'effectue sur une échelle encore plus accentuée, ces particules matérielles arrivent presque aux dimensions de la molécule. C'est alors qu'elles agissent plus ou moins comme des molécules, cette condition donnant naissance à une énorme attraction entre ces divers éléments. En les introduisant à l'intérieur d'une presse hydraulique et en tâchant d'en extraire l'eau tous les pores suffisamment prononcés pour permettre la sortie du molécule combustible laisseront en même temps sortir l'eau emprisonnée, dans le cas contraire la substance tendant à se refermer et à retenir l'eau incluse.

Un colloïde, c'est la gélatine ordinaire servie sur nos tables, je parle du vrai colloïde. C'est là un exemple bien connu de la particule colloïdale. Elle contient une énorme quantité d'eau au regard des substances sèches. Nul essai d'aucun genre, nulle compression, quelle qu'elle soit, et nulle presse ne peut être imaginée qui puisse tirer une seule goutte d'eau de cette gélatine. La tourbe n'est pas similaire à la gélatine en cela, bien qu'elle possède quelques-unes de ses propriétés. La tourbe renferme aussi une certaine proportion de colloïde comme la gélatine. Cette dernière se rencontre dans certaines variétés de tourbe dont certaines en contiennent en quantité moindre, bien que le chiffre ordinaire soit d'environ $1\frac{1}{2}$ p. 100 de tourbe à l'état solide.

M. Warner:

Q. J'allais vous demander s'il ne serait pas effectué une certaine somme d'économie d'espace au cours du transport de la tourbe, si cette dernière était

pressée au lieu d'être séchée au soleil sans compression?—R. Vous voulez, j'imagine, parler de la mise en briquettes?

Q. Oui.—R. Cela vaudrait certainement beaucoup mieux si nous pouvions faire ce travail économiquement. On peut faire tant de choses avec de la tourbe: on peut en tirer un combustible de toute première valeur si seulement on consent à y mettre le prix. Mais ce que l'on cherche surtout est de lui donner telle forme qui puisse s'adapter à des fins domestiques ou encore pour des fins d'énergie calorifique, lesquelles dorment inutilisées au sein de l'eau. Tous les essais effectués à utiliser la tourbe en briquettes ont fait économiquement faillite, je veux dire que le combustible qui en est résulté était de piètre rendement. Comme combustible, elle a sa valeur, mais comme calorie, elle ne vaut pas cher.

Q. Vous tenez pour acquis que la valeur de ce combustible ne suffit pas à justifier les frais de la soumettre à la compression en vue de la réduire à un volume restreint?—R. Absolument. Il faut extraire dix tonnes de cet élément pour chaque tonne de matière à mettre en briquettes.

Q. On en extrait l'eau par un moyen ou par un autre?—R. La compression hydraulique est prohibitive à cause de son coût élevé. Possible que l'on arrive à comprimer jusqu'à concurrence de 70 ou 75 p. 100, et la chose a été démontrée. Mais il reste une quantité énorme d'eau dans les briquettes obtenues qu'il faut faire évaporer artificiellement. Une fois arrivé à 70 ou 75 p. 100, il faut recourir à une si grande quantité d'autres combustibles pour tirer l'eau qui y demeure qu'il ne reste pratiquement plus de combustible pour fournir de la chaleur.

Je vais vous mettre sous les yeux le processus de l'affaire en résumé. Le procédé le mieux connu de conversion de la tourbe en combustible de quelque valeur a été exploité sur une très vaste échelle, mais il demandait de si grands frais; il s'agit de la carbonisation prônée par le Dr Acebry, professeur suédois. Il arriva à la carbonisation de la tourbe par le chauffage à basse température; le quotient en carbone de la tourbe s'en trouva augmenté, de même que la proportion d'eau en vertu de la combinaison de l'oxygène et de l'hydrogène. Le professeur réussit ainsi à augmenter la valeur calorifique de la tourbe et de la porter de 9.000 à 11,000 à l'état sec; et à 12,000, il en tira un excellent combustible, grâce à son procédé.

Le président:

Q. Combien d'eau a-t-il pu extraire de la tourbe, quel pourcentage?—R. C'est fort intéressant. A l'échelle de laboratoire, échelle fort réduite, il a ramené la proportion d'eau à 34 p. 100, mais une fois passé à l'échelle d'utilisation pratique il ne put jamais amener le quotient d'humidité plus bas que 70 ou 75, 70 fut réellement la limite. La presse ayant rendu sa motte il fallait recourir à un sécheur artificiel en vue d'obtenir ce qui restait d'humidité.

Q. Quelle opposition auriez-vous à obtenir un combustible de cette nature? —R Aucune, monsieur le président.

Q. Il me semble que vous en auriez.—R. Je voudrais bien l'avoir à ma disposition.

Q. Mais quelle opposition auriez-vous à la fabrication comme combustible, et avec quelque valeur commerciale, de la tourbe?—R. Je vais vous décrire l'installation. Le professeur suédois intéressa plusieurs nations à la constitution d'une compagnie.

Q. Cette forme de briquette de tourbe a-t-elle quelque valeur commerciale en ce pays?—R. Elle n'a nulle valeur en aucun pays, car elle coûte dans les $60 la tonne.

M. Logan:

Q. $6 ou $60?—R. $60.

M. Warner:

Q. Quel en serait le poids au regard du charbon?—R. Environ 12,000 calories (B.T.U.).

M. LOGAN: C'est-à-dire que vous avez de l'argent à brûler.

M. O'Connor:

Q. Avez-vous dit 12,000 calories?—R. Oui. Nous n'avons pas encore étudié la question des calories jusqu'à maintenant. Le B.T.U. est le système anglais. En 1902 ou 1903, l'année exacte m'échappe, ce professeur suédois intéressa à l'idée nombre de personnalités anglaises. Le capital de la compagnie ainsi constituée atteignait environ $200,000, soit £40,000 que l'on porta successivement à £1,000,000 sterling. Des gens comme l'honorable M. Balfour et les Crossleys, de la compagnie Crossley, manufacturiers de locomotives, automobiles et autres, en faisaient partie et y avaient placé de grosses sommes. La compagnie érigea un établissement à Dumfries, en Ecosse, et s'y livra à des essais pendant un certain nombre d'années et jusqu'à la déclaration de la guerre, mais ne réussit pas cependant à obtenir jusqu'à cette date des briquettes bonnes pour le commerce. Au cours de la guerre, le Gouvernement britannique chercha à trouver un combustible sans fumée, doté de vertus différentes et destiné à chauffer les tranchées. Il acheta donc l'établissement, dépensa en agrandissements £1,000,000, en sus de ce qu'il avait déjà mis dans l'entreprise, en vue de lui donner une capacité productive de 60,000 tonnes de briquettes identiques à celle que je vous ai mises sous les yeux. L'entreprise ne put être mise en train à temps pour servir dans les tranchées, cependant, on l'utilisa après les hostilités. Au cours des essais, l'un des professeurs suédois chargé de ces sortes de travaux passa en Ecosse pour s'y livrer à des essais sur le système ou pour faire rapport sur les essais effectués. Il déclara dans son compte rendu que le système utilisait une énorme quantité de combustible dont on se servait par la suite pour finir le produit. La chaleur entre comme élément essentiel dans toutes les phases des travaux, et donc constitue l'élément important. Le processus mit au jour le fait que la quantité de chaleur nécessaire pour fabriquer une tonne de briquettes dépassait la quantité de chaleur qu'on pouvait obtenir de la tonne de briquettes ainsi produite.

Pendant que cet établissement fonctionnait, on prima le meilleur charbon anglais à vapeur débité à 20 shillings la tonne. On utilisa ce charbon, combustible fort au-dessus de la tourbe, pour fabriquer les briquettes. Les essais effectués pour un travail type d'une journée fit voir que pour obtenir 136 tonnes de briquettes on avait consommé 119 tonnes du meilleur charbon anglais; ou encore 590,000,000 de calories, quantité utilisée, pour obtenir ces briquettes; ce qui revient à dire que la valeur de chauffage des briquettes de 590,000,000 équivalait à 690,000,000 de calories; ou encore que la qualité de charbon consumé en cours de fabrication des briquettes nécessitait 60,000,000 de calories de plus pour arriver à un résultat que l'on n'en pouvait tirer des briquettes elles-mêmes. En d'autres termes, l'affaire fonctionnait à perte en dépit des peines des meilleurs ingénieurs que l'on pût trouver en Grande-Bretagne.

M. O'Connor:

Q. Qu'avez-vous à dire comme jugement à porter sur les efforts faits pour obtenir une substance absolument sans fumée?—R. Il s'agissait, en l'espèce, de travaux dans les tranchées.

Q. On trouverait réponse à votre critique par ceci: que pensez-vous de la tourbe de commerce? On répondrait donc à vos arguments que c'est l'obtention de la tourbe commerciale qui était l'objet des essais et qui a amené les déboursés effectués?—R. Si le ministère de la guerre britannique désirait obtenir un combustible spécial adapté à des fins spéciales à l'époque, il pouvait parfaitement

[Dr Charles Camsell et M. B. F. C. Haanel.]

s'y mettre et dépenser $200 par tonne pour y arriver, alors qu'en temps de paix le même combustible revenait à la simple valeur d'un combustible ordinaire.

Q. Ce que je désire obtenir de vous est une réponse à cette critique. Vous disiez que le Gouvernement cherchait à trouver un combustible absolument sans fumée et que les dépenses occasionnées étaient justifiées. Au point de vue commercial, de telles dépenses ne pourraient jamais se justifier?—R. En effet ces déboursés ne pourraient se justifier. J'arrive à cet angle de la question. L'affaire marchait à perte. Un ingénieur suédois fit un compte rendu de l'entreprise, je l'ai à mon bureau. Ce compte rendu fut soumis au gouvernement suédois. Ce dernier dépêcha le rapporteur sur les lieux aux fins de se renseigner sur l'entreprise. Or il déclara que même si l'on réussissait à élever l'efficience de fabrication de 50 p. 100; si l'on effectuait des modifications au procédé, modifications appelées à économiser une certaine quantité de chaleur jusque-là gaspillée en pure perte même alors le produit finalement obtenu n'aurait jamais de valeur commerciale rationnelle à moins que le charbon de bonne qualité n'arrivât à des hauteurs atteignant $30 à $35 la tonne.

Autre chose: l'établissement aurait à se développer suffisamment pour produire 80,000 tonnes de briquettes avec rendement final de 40,000 tonnes seulement, en supputant une efficience de 50 p. 100, à savoir que 50 p. 100 de la quantité de production s'en irait dans la consommation de chaleur requise pour l'obtention de 40,000 tonnes de briquettes.

Le président:

Q. Parlant pour notre gouverne, impossible de prendre la chose au sérieux au point de vue pratique dans les conditions présentes?—R. Absolument.

Q. Il ne sert de rien d'y songer seulement?—R. Absolument.

Q. Vous vous êtes renseigné sur l'asséchement au soleil de la tourbe au Canada?—R. Oui.

Q. Voulez-vous nous faire profiter de vos connaissances, puisque vous êtes ici?—R. C'est en 1908 que le Canada a commencé ses recherches sur les tourbières. Cette initiative naquit à la suite de pétitions adressées au titulaire d'alors de ce ministère à l'effet de faire procéder à une enquête sous prétexte de nombreux essais malheureux effectués par des gens qui y avaient à date englouti des sommes considérables et qui avaient cru pouvoir fabriquer de la tourbe combustible sur un pied commercial. Le Gouvernement commença à s'assurer les services d'un ingénieur suédois compétent. On dépêcha donc cet homme vers les pays européens usagers de la tourbe combustible en vue de s'y renseigner sur les lieux sur l'état de cette industrie. Après avoir fait le tour de l'Europe et y avoir étudié les conditions sur place, il revint au pays et rendit public son rapport intutilé: Tourbe et Lignite. On y trouve divers procédés d'extraction artificielle de l'eau de la tourbe, d'asséchage et de mise en briquettes, le tout en sus du travail d'asséchage mécanique à air. Il proposa au ministère des Mines de créer un établissement modeste d'exploitation de la tourbe, sur le modèle de celui que l'on exploitait à l'époque en Suède; de s'installer sur une tourbière à proximité d'Ottawa, aux fins de démonstration publique et en vue de montrer comment procéder pour arriver à fabriquer la tourbe combustible sur un pied commercial. On se rendit à cette recommandation pour cette raison que le procédé de séchage mécanique à air était le seul dans le monde entier à être utilisé pour fins commerciales. Toute autre méthode, toute autre orientation—et leur nombre était légion—avait fait faillite, occasionnant de ce fait des pertes d'argent considérables. Les Mines exploitèrent l'entreprise deux ans durant, après quoi on vida les lieux ou on suspendit les travaux en affirmant que les essais étaient arrivés à terme et qu'il n'était d'aucune utilité de poursuivre les travaux.

Q. Et à quoi en est-on arrivé après deux ans d'essais?—R. Il serait possible de fabriquer un combustible de tourbe sur une échelle modeste et de l'écouler en marché ouvert pour certaines fins domestiques; usage des cuisinières et des grilles à air libre, à des prix accessibles au grand public.

Q. Seriez-vous disposé à nous dire le prix de sa fabrication?—R. Je l'ai quelque part. Non, je ne l'ai pas. Mais ce que je me rappelle, le coût de fabrication voisinait deux dollars, à quoi il importe d'ajouter les frais généraux et autres dépenses fixes, ce qui nous mène à $3.50 ou $5, disons $4. C'est, je crois, le bon chiffre.

Q. Et vous avez entendu parler que certains pays d'Europe utilisaient cette tourbe comme combustible. Etes-vous d'avis que malgré que l'on y réussisse dans les vieux pays, la même chose est impossible dans notre pays? Je parle d'une comparaison à faire des climats, disons avec l'Irlande ou l'Europe?—R. Je pense personnellement que le marché de la tourbe en ce pays est fort considérable, je parle du produit que nous fabriquons, que nous avons fabriqué ces quatre dernières années. Ce combustible est un auxiliaire excellent pour le chauffage, au printemps et à l'automne avancé.

Q. Il ne vaut pas cher pour nos mois très froids de décembre, janvier, février ou mars?—R. Non. Nous le recommandons pour le chauffage de quatre mois de l'année.

Q. Et vous en mettez le coût à $5 la tonne. Voulez-vous jeter les yeux à la page 206 des témoignages? J'ai posé la question à M. Graham: "Vous affirmez que le ministère des Mines a refusé, négligé ou refusé ou à tout le moins n'a pas cherché à découvrir d'autre méthode de travail que celle que vous connaissez?—R. C'est le seul sur lequel il se soit acharné pendant quatorze ans et pour lequel il ait dépensé $400,000. Je puis ajouter que ces temps derniers le département des essais a demandé un crédit modeste pour savoir jusqu'à quel point il était possible de tirer mécaniquement l'eau de la tourbe. Venons-en maintenant à l'autre question importante de savoir si les briquettes carbonisées, telles que fabriquées par mon procédé, seront d'usage pratique. Je prétends qu'on y trouvera une double démonstration: celle de la qualité de ce combustible, la méthode de fabrication de ces briquettes carbonisées, et le système déshydratation, à savoir jusqu'où il est possible de mener la chose par voie mécanique." Or, votre réponse à cette question, ou plutôt la réponse de M. Camsell est qu'il y a eu quatre comptes rendus de publiés sur ce même sujet?—R. Oui.

Q. Il y a eu le rapport Porter du McGill, le rapport ministériel, celui du Bureau des Recherches et un dernier.

Le TÉMOIN (Dr Camsell): Le Bureau américain des mines.

Q. Et la généralité de ces rapports tendait vers quoi? Que ce procédé pouvait être utilisé sur une base commerciale à des fins combustibles?—R. Non, il ne pouvait être utilisé sur des bases commerciales.

Q. Je vais vous poser une autre question. Je vois que M. Graham a déclaré (page 206) "que tout récemment le service des Recherches avait accordé un crédit modeste pour établir jusqu'à quel point il était possible d'extraire l'eau de la tourbe mécaniquement." Il me semble que M. Graham a vu la chose portée à son crédit.—R. Puis-je lire la lettre que j'ai reçue du Bureau des Recherches en la matière?

Q. Oui. Je désirais établir clairement s'il existait quelque malentendu entre M. Graham et le département, et je me suis mis en contact avec une personne d'un autre département avec ce que je crois être le résultat que voilé.—R. Le premier jour de mai, le secrétaire du conseil des Recherches m'écrivit en ces termes:—

" Le conseil des Recherches a résolu, du consentement de l'honorable James Robb, président du sous-comité du Conseil privé sur les Recher-

ches, d'accorder un octroi de $300 au sous-ministre des Mines pour défrayer le coût d'une démonstration que doit diriger M. James Graham de ses méthodes d'asséchement, de carbonisation et de mise en briquettes de la tourbe. Cet octroi a été accordé avec l'entente bien établie que la démonstration sera conduite sous la surveillance du ministère des Mines, lequel, après coup, devra déposer un rapport relatif aux résultats de cette démonstration et démontrant s'il y a possibilité pour les méthodes en jeu de donner satisfaction du jour où on les utilisera sur une base commerciale."

M. O'Connor:

Q. Quel mai est-ce là?—R. Le premier mai de cette année.

Q. A savoir la même date que le témoignage de M. Graham?—R. Oui. J'en ai entretenu mon propre ministre qui m'a conseillé de dévoiler l'état de choses, au service des mines, à M. Robb. J'écrivis donc à ce dernier et l'avertis que nous avions déjà dans le passé mis ce procédé à l'essai et que le service des mines en avait fait l'objet d'un rapport. Aussi bien, je puis vous lire la lettre de M. Robb. Elle est datée du 5 mai 1923:—

" Les principes que M. Graham popose de développer dans son procédé ont fait l'objet de recherches et d'un compte rendu de la part d'un comité de trois officiers de ce ministère, il y a quelque dix ans. Le résultat des recherches a été que de l'avis unanime le procédé en question était impraticable pour cette bonne raison que toute la tourbe fabriquée serait entièrement consommée par le travail de production de la chaleur et de l'énergie nécessaires. Cette opinion a depuis été confirmée par les fonctionnaires du Bureau américain des mines que le conseil des Recherches avait priés de donner leur avis en la matière.

" Des conclusions identiques ont été mises au jour par le Bureau britannique des recherches sur le combustible dans des articles portés à la connaissance publique; de plus l'opinion générale en Europe est que l'unique méthode pratique d'exprimer l'eau de la tourbe est le recours aux agents naturels d'asséchement: le soleil et le vent. Ces conclusions ne se sont imposées en Europe qu'après des dépenses considérables occasionnées par des essais et le passage d'une méthode à une autre.

" Du chef de ces conclusions et de l'avis clairement exprimé par nos fonctionnaires en la matière, il m'en coûte de leur soumettre de nouveau cette affaire. De son côté, M. Graham voit mal que les essais soient conduits sous l'œil de nos fonctionnaires, cependant les conditions de l'octroi rendent essentielle la conduite des essais sous la surveillance de ce service."

Le président:

Q. M. Graham insiste-t-il toujours pour qu'il ne se trouve pas de nos gens présents lors des essais?—R. Je le crois. M. Graham est venu à mon bureau.

Q. Si l'on réussissait à faire comprendre à M. Graham que la mise de fonds de la part du gouvernement en cette occurrence appelle nécessairement la surveillance de quelqu'un de responsable auprès du gouvernement ou devant un ministre, peu importe. Qu'en pensez-vous, monsieur Graham?

M. GRAHAM: Je prétends que si l'on désire connaître la vérité, il ne faut pas laisser la parole à des gens préjugés en la matière, comme c'est le cas du personnel du service des mines.

Le PRÉSIDENT: Je vous demande si vous avez refusé de conduire vos essais, d'utiliser les $300 de crédit ou partie de cette somme, pour démontrer que vous pouvez produire un combustible commercial. Vous pouvez dire oui ou non.

M. GRAHAM: On ne me l'a jamais demandé.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous, s'il vous plaît, répondre oui ou non? Avez-vous refusé de conduire cette expérimentation sous les yeux d'une personne représentant le ministère des Mines?

M. GRAHAM: Absolument pas, mais j'ai demandé que des gens du dehors, des neutres, fussent présents.

Le PRÉSIDENT: Je ne vois pas que le service des mines puisse s'opposer à la présence de neutres.

M. GRAHAM: J'ai demandé à M. Camsell s'il verrait d'un mauvais œil la présence d'ingénieurs du dehors, mais il a refusé d'en entendre parler seulement. Il prétend que la chose doit se faire au sein du département.

Le TÉMOIN (Dr Camsell): Ce sont les instructions que m'a communiquées le conseil des Recherches.

Le président:

Q. Vous opposeriez-vous à ce que soit présent ce que M. Graham appelle un ingénieur neutre aux côtés de ce dernier?—R. Absolument pas.

M. GRAHAM: J'attends les résultats de l'expérience.

M. Garland:

Q. Est-ce que je pourrais poser une question, monsieur le président? J'aimerais demander à M. Camsell si le ministère a employé d'autres méthodes que celle-là pour faire des expériences?—R. Non, je ne le pense pas.

Q. Je crois que le ministère ne s'est servi que d'une seule méthode jusqu'ici. Est-ce vrai?—R. Il en est ainsi, parce que l'on a fait de nombreuses expériences.

Q. A l'étranger?—R. Oui, et c'est l'opinion générale partout en Europe où la fabrication de la tourbe s'élève jusqu'à douze ou quinze millions de tonnes annuellement.

Q. Je suis convaincu que les dépositions sont exactes. La seule différence dans le procédé de fabrication usité dans le pays dont je suis originaire, c'est qu'on irrigue les tourbières, et que l'on extrait la tourbe à moitié sèche.

Le président:

Q. Avez-vous obtenu des renseignements de M. Oligny, un Français de Montréal, sur son procédé d'extraction de la tourbe?—R. Je l'ai vu aujourd'hui et je lui ai demandé de nous donner ces renseignements au sujet de son procédé.

Q. Mais vous ne possédez pas d'informations directes sur ce que constitue son procédé? Il m'a envoyé quelques échantillons, et nous lui avons demandé de comparaître ici, mais pour une raison ou pour une autre il n'est pas venu.—R. Je crois qu'il expérimentait à une tourbière près de Montréal, et que ce procédé faisait l'objet d'une enquête par le ministère.

Q. En connaissez-vous les résultats?

Le TÉMOIN (M. Haanel): M. Oligny a dit que le procédé auquel il s'intéressait anciennement, a fait l'objet d'investigation il y a environ deux ans, et que comme les autres procédés, il ne renferme aucune possibilité commerciale.

Q. Je remarque que M. Graham a dit que le capital nécessaire devrait être de $800,000 afin de construire une installation pour la production de 120,000 tonnes. Il dit que telle a été l'évaluation d'ingénieurs indépendants. Que diriez-vous, si cette évaluation était exacte, de la possibilité de donner une valeur commerciale à cette tourbe au pays, en tenant compte de tous les autres éléments?—R. Je ne puis pas considérer moi-même un procédé qui n'est pas pratique. Voici les faits. Je pense que M. Graham a dit: "Jusqu'à quel degré chauffez-vous la tourbe?—R. Dans la carbonisation, jusqu'à environ 450 degrés Fahrenheit. Q. Vous dites que vous appliquez environ 400 degrés de chaleur?—R. Oui, dans la carbonisation, c'est-à-dire pendant à peu près vingt heures."

[Dr Charles Camsell et M. B. F. C. Haanel.]

Nous avons fait des travaux et nous avons poursuivi des recherches pendant plusieurs années, en Europe et aux Etats-Unis. La France en a pris sa large part, de même que la Belgique et l'Angleterre. Nous savons ceci: c'est un fait, que la carbonisation, c'est-à-dire la modification de la tourbe, goudron et gaz combustible, commence pratiquement à 550 degrés Fahrenheit, et à cette température la carbonisation pour le commerce demande de 20 à 30 heures. Il en est ainsi de la cellulose, du bois dur et mou, et aussi de la tourbe qui a été carbonisée dans des conditions semblables. Cinq cent cinquante degrés constituent le point exothermique de la cellulose. Je ne comprends pas que l'on puisse calculer le coût de l'outillage. Il a été dépensé des sommes énormes pour des outillages pour la fabrication de briquettes et autres, et même les ingénieurs et les investigateurs les plus intelligents éprouvent la plus grande difficulté à déterminer même le coût approximatif d'une installation de ce genre. Il y a la National Coal Briquette Company qui a dépensé dans le voisinage de $12,000,000 pour un projet que l'on pensait devoir coûter un ou deux millions.

Q. Sont-ce là les résultats d'expériences pratiques?—R. Ce sont les résultats de travaux de recherches. Un grand nombre de gens ont fait des expériences de tout genre avec des carbonisateurs et on sait passablement bien ce que l'on peut en attendre. En outre de ceux-ci, il y a les presses hydrauliques dispendieuses, les dessicateurs artificiels, les presses pour la fabrication des briquettes, les transporteurs et les usines de force motrice.

Q. Pour en revenir à votre propre méthode, a-t-on tenté avec quelque succès la méthode de dessication artificielle, et ce que l'on pourrait appeler les manières naturelles d'extraire l'eau de la tourbe brute? Les tentatives de la placer sur le marché comme combustible ont-elles été couronnées de succès n'importe où au Canada?—R. Oui, depuis 1918, par le comité de la tourbe, nommé par le gouvernement fédéral et le gouvernement de la province d'Ontario. Il était composé de R. A. Ross, ingénieur consultant, de Montréal, de M. R. A. Harris, de Toronto, représentant le gouvernement d'Ontario, et un autre ingénieur de Toronto, ainsi que moi-même, représentant le ministère fédéral. Nous avons fait des expériences avec des machines de divers genres.

Q. Est-ce qu'une autre personne en dehors du gouvernement a tenté de fabriquer ce combustible sur une base commerciale?—R. M. Shuttleworth, de Brantford, a fait une ou deux tentatives.

Q. Avec quels résultats?—R. Il n'a pas été obtenu de résultats, mais le procédé suivi était autre. On a essayé de mettre à exécution ce procédé par différents moyens. Il faut faire la distinction que voici. Nous n'avons pas changé d'un iota le procédé pour une machine de dessication par l'air, qui est la méthode en usage en Suède, en Allemagne et dans les pays européens. Ce que nous avons fait, ça été de développer les machines automatiques afin d'épargner la main-d'œuvre.

M. Logan:

Q. Malheureusement, j'étais absent lors de vos premières séances. A-t-on donné quelques dépositions ici relativement à l'extraction des sous-produits du charbon bitumineux au Canada?

Le PRÉSIDENT: Je pense qu'elles ont été données devant le comité du Sénat.

M. LOGAN: C'est une question très importante en tant qu'il s'agit du charbon bitumineux, surtout dans la Nouvelle-Ecosse, que la possibilité de l'extraction des sous-produits du charbon bon marché, par exemple, dans la Nouvelle-Ecosse. C'est une question offrant une telle importance que je pense que l'on devrait prendre le temps de s'en enquérir, et que l'on devrait entendre le sous-ministre, ainsi que M. Haanel.

Le PRÉSIDENT: Vous suggéreriez que nous fassions revenir ces messieurs encore une fois?

M. LOGAN: Oui, pour une séance spéciale.

Le TÉMOIN (M. Camsell): J'aimerais vous donner une idée de la manière dont le gouvernement canadien a fait l'adoption de la méthode de dessication par l'air. C'est à cause de l'expérience qu'on a gagnée dans toute l'Europe au cours de cinquante ou soixante ans, et M. A. Hausding, qui est une autorité reconnue sur la fabrication de la tourbe, en traite passablement bien dans son livre. Il dit ceci:—

> (Page 72) " Chaque outillage pour la dessiccation artificielle (outillage pour la déshydratation) s'est révélé jusqu'à présent, peu importe les résultats qu'il semble promettre, toujours trop dispendieux, tant en ce qui concerne les prix de revient de l'outillage que les frais d'exploitation. Pour ce motif, la fabrication de la tourbe aqueuse est hors de la question.
>
> "Un grand nombre d'autres tentatives pour effectuer la condensation ou la déshydratation de la tourbe par des moyens mécaniques en sont encore aux expériences sur une petite échelle, ou à la demande pour l'obtention d'un brevet. Ou encore les résultats obtenus après leur application n'ont pas correspondu aux espérances qu'on y fondait de manière à présager un succès commercial, même après avoir surmonté les difficultés qui apparaissent ordinairement dans les essais préliminaires.
>
> "A cette catégorie appartiennent toutes les tentatives effectuées dans le but de faire sortir l'eau de la tourbe, renfermée dans des toiles, par la pression hydraulique ou par des presses (hydrauliques) qui est en elle-même une méthode indirecte. Le rendement du combustible est très coûteux en même temps que faible. Appartiennent aussi à cette catégorie les tentatives qui ont été faites afin d'employer la force centrifuge dans le même but, par Cobbold, Gwynne (Londres) et Hébert (Rheims).
>
> "Plus récemment, il a été fait encore bien des tentatives pour résoudre le problème inhérent à la tourbe par la dessiccation à sec, par la pression humide, par la pression effectuée d'avance et par la pression postérieure, afin de priver la tourbe de l'eau qu'elle contient, par la pression, la chaleur artificielle, par l'aspiration de l'air, et par l'évaporation. Aucune de ces découvertes nouvelles ne mérite une description détaillée, et on peut, sans autre considération les rejeter toutes comme étant peu économiques. Les experts au courant de la question, sachant et tenant compte de la nature de la tourbe, ne s'occupent que du développement et de l'extension plus grandes des méthodes mentionnées au paragraphe (8) dans tous les cas sauf celles des installations décrites plus loin pour les stations de force motrice dans les tourbières."

Le PRÉSIDENT: Nous allons vous demander, messieurs de revenir, comme l'a suggéré M. Logan.

M. NORMAND T. AVARD est appelé et assermenté.

M. Logan:

Q. Monsieur Avard, quelle est votre situation actuelle?—R. Je suis le gérant-général de la Maritime Coal, Railway & Power Company, à Joggins Mine.

Q. Où se trouve votre siège social?—R. Le siège social de la compagnie est à Montréal.

Q. Où sont situés vos bureaux locaux?—R. A Joggins Mine, comté de Cumberland, Nouvelle-Ecosse.

Q. Depuis combien de temps faites-vous partie de cette compagnie?—R. Depuis 16 ans.

[M. N. T. Avard.]

Q. Avant de devenir gérant-général, avez-vous rempli les fonctions d'agent des ventes?—R. Oui. J'avais la direction de ce service, en tant que gérant-général.

Q. Pendant cette époque quelle a été la production annuelle la plus considérable de la Maritime Coal Company?—R. Environ 200,000 tonnes, ou un peu plus.

Q. Dans quelle année?—R. En 1917.

Q. A combien s'est élevée votre production au cours de l'année dernière?—R. Notre production l'année dernière s'est élevée à environ 112,000 tonnes.

Q. Comment expliquez-vous la réduction?—R. Le fléchissement qui s'est produit sur le marché.

Q. Combien votre compagnie contrôle-t-elle d'étendues houillères?—R. 26 milles carrés.

Q. Elles sont toutes situées dans le comté de Cumberland?—R. Oui.

Q. Je suppose que vous êtes passablement bien au courant des conditions houillères dans la province de la Nouvelle-Ecosse?—R. Oui.

Q. Il y a trois ou quatre gisements?—R. Oui.

Q. Où sont-ils situés?—R. Il y a les gisements houillers du comté du Cap-Breton, ceux d'Inverness, du comté de Pictou et du comté de Cumberland.

Q. Quelle est la compagnie qui produit le plus de houille dans la province?—R. C'est la British Steel Corporation.

Q. Je suppose que vous venez après elle?—R. Oui.

Q. Vous n'avez aucune relation avec la British Empire Steel Corporation?—R. Aucune.

Q. A combien évalue-t-on la quantité de charbon dans les gisements houillers contrôlés par la Maritime Coal Company?—R. Dans ces gisements, la quantité approximative s'élève à environ 200,000,000 tonnes.

Q. A quelle distance cette houille se trouve-t-elle de Montréal?—R. A environ 700 milles.

Q. Comment la faites-vous parvenir à Montréal, ou comment pourriez-vous l'y faire parvenir si vous y trouviez un débouché?—R. Actuellement le seul moyen pratique est par le chemin de fer.

Q. Lequel?—R. Les chemins de fer Canadiens-Nationaux.

Q. De quel endroit?—R. De Maccan-Junction.

Q. A quelle distance vous trouvez-vous de l'eau profonde?—R. Nous sommes établis sur la baie de Fundy, presque sur la rive. Pour le marché de Montréal, la distance est trop grande, par suite de la concurrence avec le transport par eau du Cap-Breton.

Q. A-t-on recommandé une certaine méthode afin de diminuer les frais de transport de la houille pour le marché du Saint-Laurent?—R. On en a recommandé et étudié une. On a mis à l'étude le projet de construire un chemin de fer jusqu'à la mer sur le détroit de Northumberland.

Q. Quelle en serait la distance?—R. 24 milles.

Q. Si ce chemin de fer était construit, vous vous trouveriez en meilleure position au point de vue de la distance?—R. Oui.

Q. Pour obtenir le débouché du Saint-Laurent?—R. Oui.

Q. Que la British Empire Steel Corporation dans le Cap-Breton?—R. Oui.

Q. La marée vous atteint sur la baie de Fundy?—R. Oui.

Q. Est-ce que vous êtes obligés de transporter la houille par voie ferrée à la baie de Fundy?—R. Non, il n'y a qu'une ligne de tramways d'environ 300 pieds de longueur.

Q. Est-ce que vous avez des bassins ainsi qu'un appareil de chargement pour la houille?—R. Oui.

[M. N. T. Avard.]

Q. Par conséquent vous pourriez prendre la houille et en charger des péniches ou des navires sans aucun transport par rail?—R. C'est exact.

Q. Où se trouve votre principal débouché actuellement?—R. Ce sont les chemins de fer Canadiens-Nationaux qui constituent notre principal débouché.

Q. Avez-vous déjà vendu anciennement de la houille dans la province de Québec, par exemple?—R. Oui, une certaine quantité.

Q. Dans quelles régions?—R. A Québec, Montréal, Sherbrooke, Trois-Rivières et dans les endroits adjacents.

Q. Pourquoi ne vendez-vous pas de houille à ces endroits actuellement?—R. Le taux du fret dans les circonstances ordinaires est trop élevé.

Q. Quel était le taux du fret lorsque vous vendiez de la houille à Montréal?—R. Nous en avons vendu une certaine quantité l'année dernière par exemple et il était de $3.80.

Q. Mais lorsque vous en vendiez de grandes quantités, quel était le taux?—R. Si je me rappelle bien le taux a déjà été de $1.80.

Le président:

Q. Et maintenant?—R. Il est de $3.60.

M. Logan:

Q. Lorsque le taux a monté de $1.80 à $3.60, le débouché que vous aviez à Québec vous a été fermé?—R. Oui, sauf dans de très rares occasions.

M. Lapierre:

Q. Cette augmentation dans les taux a été graduelle?—R. Oui, d'abord, mais dernièrement elle a été très raide.

M. Logan:

Q. Il est résulté des augmentations des taux de transport que votre marché est tout à fait limité?—R. Il est très restreint.

Q. Il est confiné pratiquement aux Provinces maritimes?—R. Oui.

Q. Combien votre compagnie exploite-t-elle de houillères?—R. Elle en exploite sept à l'heure actuelle.

Q. Et combien ne fonctionnent pas?—R. Appartenant à la Maritime Coal Company?

Q. Oui.—R. Cinq.

Q. Combien?—R. Cinq.

M. Lapierre:

Q. Est-ce que ces cinq qui sont maintenant inexploitées fonctionnaient lorsque vous vendiez du charbon à la province de Québec?—R. Oui.

Le PRÉSIDENT: Ce pourrait être une supposition, mais je suppose que la question posée par M. Lapierre tend à démontrer que si le marché de Québec était disponible, les douze houillères seraient exploitées.

Le TÉMOIN: Pourrais-je vous donner quelques mots d'explication au sujet de ce grand nombre de houillères? Elles sont toutes plus ou moins, sauf une, dans un état de développement initial. Elles sont prêtes à une augmentation comparativement rapide de la production si un débouché était disponible.

M. Logan:

Q. Avez-vous fait une estimation de la quantité de houille que vous pourriez produire aujourd'hui si un débouché était disponible, je veux dire avec les pentes que vous avez actuellement?—R. Il n'y a que quelques jours j'ai fait faire une évaluation pour notre bureau en considération des possibilités futures de nos houillères, de notre développement initial actuel. Dans le cas de ces houillères,

nous avons estimé que nous avons accès à 35,500,000 tonnes. Ce ne serait que pour une profondeur de 8,000 pieds qui pourrait facilement être dépassée.

Q. C'est-à-dire en diagonale, pas verticalement?—R. Pas verticalement, ce sont presque toutes des pentes.

Q. Comme question de fait, savez-vous quelle est la profondeur de la pente la plus basse dans la Nouvelle-Ecosse?—R. La profondeur verticale?

Q. Oui.—R. Non, je l'ignore.

Q. Connaissez-vous la profondeur de la pente?—R. Pas dans le comté de Pictou.

Q. A combien de tonnes avez-vous dit que vous auriez accès?—R. Nous avons délimité 35,500,000 tonnes prêtes pour la production.

Q. Je suppose que si vous aviez un débouché suffisant, que vous pourriez facilement délimiter un gisement houiller bien plus considérable sur vos différentes étendues?—R. Oui, la chose est possible, mais avec le développement initial actuel, si celui-ci était poussé jusqu'à un certain point, le rendement serait bien plus considérable.

Q. Vous avez déclaré que vos débouchés actuels vous permettent d'extraire 35,000,000 tonnes de houille; avez-vous évalué combien de tonnes vous pourriez extraire de vos houillères si elles étaient toutes exploitées?—R. Cela dépend naturellement du capital disponible et du nombre d'hommes disponibles lorsqu'on a besoin d'eux. Il serait très facile d'augmenter la production quotidienne de ces houillères jusqu'à 2,000 tonnes. Avec du temps et du capital, la production pourrait être augmentée bien au-delà de ce chiffre.

Q. Je crois que vous avez une usine de force motrice appartenant à votre compagnie en haut d'une de vos houillères?—R. Oui.

Q. Et que vous vendez la force motrice aux industries contiguës?—R. C'est bien cela.

Q. Aussi bien qu'aux villes?—R. C'est exact.

M. Lapierre:

Q. Quel prix obtenez-vous pour la force motrice développée, qui est vendue aux corporations adjacentes, par cheval-vapeur?—R. Elle n'est pas tout à fait vendue d'après l'unité de cheval-vapeur. L'échelle actuelle des taux est de $3.50 par kilowatt par mois, plus des frais pour le compteur de 5¾ c. par heure-kilowatt, pour l'usage des 90 premières heures de la demande; 5 c. par heure-kilowatt pour l'usage des 180 heures suivantes de la demande, et 3½ c. par heure kilowatt, pour tout ce qui dépasse ce chiffre dans un mois, le tout sujet à un escompte de dix p. 100.

Q. Pourriez-vous nous dire approximativement combien cela se rapprocherait du prix en cheval-vapeur?—R. Tout dépendrait de la consommation par cheval-vapeur de la demande.

M. Logan:

Q. Quand votre usine de force motrice a-t-elle été ouverte?—R. Je pense que c'était en 1906. Je n'appartenais pas alors à la compagnie.

Q. Je crois que c'est à vous que revient l'honneur d'avoir exploité la première usine de force motrice sur ce continent?—R. Je crois que c'est juste.

Q. Pour en revenir à votre déposition, monsieur Avard, laissez-moi vous demander ceci; en tant qu'il s'agit du prix du charbon, je vais vous poser cette question, parce qu'elle intéresse tous les députés de la Chambre. Quel prix avez-vous obtenu du gouvernement canadien pour votre houille l'année dernière, extraite de la mine?—R. L'année dernière le prix selon le contrat était de $5.00 par tonne nette à Maccan Junction. Il était sujet à une clause relative à la main-d'œuvre, qui a augmenté le prix jusqu'à $5.40 et une fraction plus tard.

A Maccan-Junction il faut que nous transférions la houille environ 12 milles sur notre propre voie ferrée.

Q. Sur votre propre voie ferrée?—R. Oui.

Q. En ne tenant pas compte de la Maritime Coal Company, combien y a-t-il d'autres compagnies houillères le long de ces douze milles de voie ferrée?—R. Il y en a sept autres établies le long de cette ligne.

Le président:

Q. En outre de la Maritime Coal Company?—R. Oui.

M. Logan:

Q. Combien y en a-t-il d'exploitées?—R. Elles le sont toutes.

Q. Outre les sept, combien y en a-t-il d'inexploitées?—R. Je crois qu'il y en a neuf ou dix.

Q. Dix inexploitées?—R. Oui.

Q. Pouvez-vous nous dire pourquoi elles ne sont pas exploitées?—R. Surtout à cause du manque de débouchés. Un certain nombre parmi elles ont été ouvertes pendant la prospérité factice de la guerre, et elles ont dû être fermées ensuite.

Q. Combien y a-t-il de charbon dans ce que l'on peut appeler les gisements de Joggins-Maccan—je pense que nous les appelons le gisement Northern Coal—pouvez-vous nous en donner une idée—je ne veux qu'un chiffre approximatif?—R. Il faudrait que je hasarde un chiffre à peu près. J'ignore quelles sont les évaluations séparées pour cette région, mais je dirais qu'elles s'élèvent à 350,-000,000 de tonnes?

Q. Allons maintenant de l'autre côté du bassin. Nous avons ce que l'on appelle le bassin Cumberland.—R. Oui.

Q. Le gisement Joggins et tous ceux que vous avez cités se trouvent du côté nord du bassin?—R. Oui.

Q. En allant du côté sud du bassin, quelle est la plus grande houillère qu'on y trouve?—R. La Spring Hill.

Q. Quelle compagnie l'exploite?—R. La British Empire Steel Corporation.

Q. Savez-vous combien de gisements elle contrôle?—R. Environ 28, je crois.

Q. 28 milles carrés?—R. Oui.

Q. Sur ces 28 milles carrés, combien en exploite-t-elle?—R. J'ai compris qu'elle en exploitait un.

Q. Combien a-t-elle de houillères qui fonctionnent dans ce mille carré?—R. Trois à l'heure actuelle.

Q. Savez-vous si elle en a d'inexploitées?—R. Il y en a une.

Q. Quel est le rendement provenant de ses opérations actuelles?—R. Je crois qu'il s'élève à environ 2,500 tonnes par jour.

Q. Par jour?—R. Oui.

Q. Où expédie-t-elle sa houille?—R. Sur le marché local. Elle en expédie une certaine quantité de son port de mer à Parrsboro.

Q. Comment est-il relié à la mine?—R. Par un chemin de fer qui lui appartient.

Q. Où cette houille qui est expédiée par Parrsboro est-elle vendue?—R. Principalement dans les ports de la baie de Fundy et à Halifax.

Q. Est-ce que les ports de la baie de Fundy comprennent St-Jean?—R. Oui.

Q. C'est ce que vous voulez dire?—R. Oui.

Q. Ce sont les chemins de fer de l'Etat qui constituent l'autre voie de communication par voie de Spring-Hill-Junction?—R. Oui.

Q. Savez-vous quelle est l'évaluation de la quantité de houille dans les gisements de la British Empire Steel Corporation dans le comté de Cumberland?—

[M. N. T. Avard.]

R. Vous me demandez une évaluation. L'évaluation totale pour le comté est d'à peu près 850,000,000 de tonnes, ce qui lui laisserait à peu près 500,000,000 de tonnes. On m'a appris que depuis que ces évaluations géologiques ont été faites, on a la preuve de l'existence d'autres gisements considérables dans cette région, s'élevant à environ 100 ou 200 millions de tonnes.

Q. Savez-vous quelle est l'épaisseur des veines exploitées?—R. Elle varie. Dans la veine principale, elle va de 8 à 11 pieds.

Q. Quelle en est la largeur?—R. Je crois que personne ne connaît ce détail. Elle s'étend sur des milles de distance. Je crois que l'une des principales houillères, la houillère qui produit le plus aujourd'hui a une profondeur de 600 ou 700 pieds. Leurs niveaux de chaque côté sont peut-être de 3,000 à 4,000 pieds.

Q. La distance qu'un homme parcourt à partir de l'endroit où il laisse la surface jusqu'à sa destination est d'approximativement deux milles?—R. Oui.

Q. A propos de production de vapeur, que vaut le charbon Spring-Hill?—R. Il jouit d'une bonne réputation.

M. Lapierre:

Q. Est-ce qu'il conviendrait pour les usages domestiques?—R. Son emploi est général pour les fins domestiques.

Q. Où?—R. Dans les Provinces maritimes.

Q. Comment le vend-on au consommateur là-bas?—R. C'est selon la localité; son prix varie de $9.50 à $12.

M. Logan:

Q. On considère ce charbon de Spring-Hill comme l'un des meilleurs charbons pour fins domestiques au Canada, n'est-ce pas?—R. Oui.

Q. Avez-vous une analyse du charbon Spring-Hill?—R. Non, je n'en ai pas.

Q. De mémoire, pouvez-vous nous en donner une analyse générale?—R. Au sujet d'analyse, on peut obtenir presque toutes les analyses que l'on veut d'une veine de charbon. Si l'on prend un morceau de charbon véritable et que l'on en fait l'analyse, ce qui se fait souvent dans les analyses géologiques, on obtient une analyse exacte, alors que si l'on prenait ce qui serait une vraie analyse commerciale les résultats différeraient dans une grande mesure. Par exemple, prenons le cas d'un wagon de charbon qui est prêt à être expédié, ainsi qu'un certain nombre d'échantillons pris dans différentes parties du wagon. Si on les met tous ensemble et qu'on en fait l'analyse, on obtient ce que j'appellerais une analyse commerciale.

M. Garland:

Q. C'est ce que le gouvernement fait?—R. Oui, très souvent, mais pas toujours.

M. Logan:

Q. Pour en venir au point relatif à l'analyse de la houille de la pente ouest de Spring-Hill, à combien évaluez-vous le carbone fixe?

M. Garland: Ce sujet est exposé d'une manière tout à fait satisfaisante dans les rapports du gouvernement.

M. Logan: Ils sont absolument erronés. Je n'ai jamais vu un rapport du gouvernement conforme aux rapports que nous obtenons à l'université McGill ou à n'importe quelle autre université.

M. Logan:

Q. Quelle est la proportion de carbone fixe?—R. Je dirais que la houille de Spring-Hill renferme un pourcentage de carbone s'élevant à environ—je m'aventure maintenant sur un terrain délicat—65 p. 100.

Q. Et quelle est sa valeur calorifique?—R. Elle est de 13,000 à 14,000 calories.

Le PRÉSIDENT: Ce sont à peu près les mêmes chiffres que pour l'anthracite.

M. Logan:

Q. Je crois que ce charbon renferme peu de soufre, monsieur Avard?—R. Une quantité comparativement faible.

Q. Moins de 1 p. 100?—R. Dans quelques cas.

M. Lapierre:

Q. Quel est le prix du charbon criblé, au sortir de la mine?—R. Je crois que le prix est actuellement de $6.75 à Spring-Hill-Junction.

Q. Quel serait le taux du fret à partir de la mine jusqu'à Montréal?—R. $3.60 actuellement.

Q. L'anthracite se vend maintenant $15.50 à Montréal.—R. Cela peut être vrai, je n'en sais rien.

Q. Est-ce que vous ne pouvez pas trouver un débouché à Montréal dans les conditions actuelles?

Le président:

Q. Cela ne parle pas en faveur de la British Empire Steel Corporation.—R. C'est la difficulté qui nous confronte, en tant qu'il s'agit du comté de Cumberland.

M. Logan:

Q. On peut faire venir la houille du Cap-Breton par consignations de 10,000 tonnes pour environ $1.00 la tonne?

M. Lapierre:

Q. Est-ce que la houille que l'on fait venir de ces autres mines est de qualité aussi bonne ou meilleure?—R. Des mines du comté de Cumberland?

Q. Oui.—R. La qualité varie dans bien des cas.

Q. La principale difficulté qui vous empêche de trouver un débouché à Montréal, c'est le long parcours par chemin de fer?—R. Oui.

M. LOGAN: La difficulté c'est la question des débouchés.

M. Spence:

Q. Est-ce que la houille du Cap-Breton est d'aussi bonne qualité?—R. Oui, elle est ordinairement considérée comme étant aussi bonne.

Le président:

Q. Celle provenant de la mine n° 6 n'est pas aussi bonne?—R. Non. On y rencontre un grand nombre de veines.

M. Logan:

Q. Combien de veines différentes de houille avez-vous découvertes dans les gisements appartenant à la Maritime Coal Company, par exemple?—R. Nous n'exploitons que trois veines, mais il y en a d'autres de disponibles. Je ne voudrais pas dire de mémoire combien ont fait leurs preuves.

Q. Avez-vous quelque autre déclaration à faire avant que nous ne lèvions la séance?—R. Relativement au gisement houiller de Cumberland, je ne crois pas qu'on ait fait les investigations nécessaires afin d'en prouver sa valeur. Je crois que l'on pourrait prendre des mesures qui auraient une grande utilité afin de mettre en valeur les ressources de cette région, mesures qui n'ont pas été prises.

[M. N. T. Avard.]

M. Lapierre:

Q. Avez-vous déjà expédié du charbon criblé pour fins domestiques dans la province de Québec?—R. Oui, dans une certaine mesure. Nous préférons naturellement vendre du charbon tel qu'extrait de la mine lorsque la chose est possible.

Q. Le prix de l'anthracite américain à son arrivée à Montréal est de $12.00 la tonne; pourquoi ne pourriez-vous pas faire face à cette concurrence?—R. Je n'aimerais pas dire qu'une tonne de charbon bitumineux de la Nouvelle-Ecosse est l'équivalent d'une tonne d'anthracite américain. Sans doute il existe différentes qualités d'anthracite américain aussi bien que pour toutes les sortes de charbon. Cela ne sert pas à grand'chose d'établir une comparaison générale.

M. Lapierre:

Q. Est-ce qu'une production plus considérable ne réduirait pas le prix de revient à la mine?—R. Oui.

Q. Si vous trouviez un débouché plus considérable, vous pourriez diminuer le coût de la production?—R. Oui.

Q. De sorte qu'une réduction comparativement faible des taux du transport vous permettrait de trouver un débouché dans la province de Québec?—R. Je dirais difficilement cela, lorsqu'on établit une comparaison entre un tarif de $3.60 et celui de $1.00 par eau à partir du Cap-Breton.

Q. C'est le tarif par eau qui vous fait une concurrence préjudiciable?—R. Oui.

M. LOGAN: Allez-vous faire comparaître ici des témoins venant de Pictou?

Le PRÉSIDENT: Pas que je sache. Si M. Avard en a encore beaucoup à nous apprendre, je demanderai au comité de s'ajourner.

M. Garland:

Q. Est-ce que les propriétaires de votre mine ont fait quelques tentatives afin d'apprendre aux consommateurs ce qui en est au sujet de la disponibilité et de la valeur de votre houille?—R. Pas en ce qu'il s'agit de notre comté. Il n'y a que la British Empire Steel Corporation qui s'occupe de propagande éducationnelle. Elle a un débouché considérable à Montréal.

Q. Ne pensez-vous pas que vous pourriez aider beaucoup à cette province en faisant un peu de propagande?—R. Sans aucun doute.

Le PRÉSIDENT: Je pense que c'est tout à fait possible que la chose pourrait se faire avec assez de propagande, et il n'en faudrait pas énormément. Si les gens de l'Alberta peuvent s'emparer du marché de Winnipeg dans l'espace de deux ou trois ans en faisant de la propagande de ce genre, je ne vois pas pourquoi nous n'enverrions pas 100 p. 100 de ce charbon à Montréal.

M. LAPIERRE: La première pénurie à laquelle il faudrait faire face serait celle dans l'Ontario central.

M. O'Connor:

Q. Vous vendiez du charbon avant de devenir gérant-général?—R. J'avais la direction du service des ventes.

Q. Vous connaissez assez bien le débouché de Montréal?—R. Je ne pourrais dire que je le connais bien.

Q. Pouvez-vous répondre à cette question générale? Est-ce que la province de Québec reçoit tout le charbon de la Nouvelle-Ecosse qu'elle peut se procurer?—R. Non; le charbon bitumineux et l'anthracite américains lui font une vive concurrence.

Q. Mais il ne serait pas possible que la Nouvelle-Ecosse remplisse toutes les commandes venant du Québec?

M. LOGAN: Elle le pourrait si on développait assez ses mines.

M. O'Connor:

Q. Mais comme question de fait, vous savez qu'il y a une énorme demande dans le Québec pour le charbon de la Nouvelle-Ecosse à laquelle vous n'avez pas pu personnellement faire face, mais qui n'en existe pas moins?—R. Il y a là un vaste débouché qui devrait être alimenté avec la houille de la Nouvelle-Ecosse.

Q. Si vous pouviez l'y transporter pour environ $1 la tonne?—R. Oui.

M. GEORGE R. PRATT: Monsieur le président, le témoin a déclaré que le charbon bitumineux ne valait pas l'anthracite comme charbon domestique. C'est sans aucun doute parce que l'on n'a pas enseigné au public à croire que le charbon bitumineux est aussi bon que l'anthracite. Le charbon bitumineux donne plus de chaleur que l'anthracite. Je crois que c'est une erreur de laisser le comité supposer que ce charbon ne vaut pas l'anthracite. C'est une chose généralement entendue qu'il est supérieur à l'anthracite.

Le TÉMOIN: Oui, c'est exact. Tout se réduit à une question de propagande éducationnelle. Si les gens s'accoutument à se servir d'anthracite, ils éprouvent de grandes difficultés lorsqu'ils commencent à se servir du charbon bitumineux, et pour le même motif les gens accoutumés à se servir de houille, auraient beaucoup de difficultés à se chauffer avec de l'anthracite.

M. PRATT: C'est l'idée qu'on se faisait lorsque l'anthracite est venu sur le marché. On croyait que la houille ne valait rien, qu'elle ne produisait pas de chaleur, et il a fallu beaucoup d'éducation afin de dissiper cette croyance.

M. Logan:

Q. Lorsque vous aviez des taux de transport peu élevés, monsieur Avard, savez-vous jusqu'où dans l'Ontario on faisait usage de charbon provenant du comté de Cumberland?—R. Je crois qu'on en faisait usage jusqu'à Brockville.

Q. Quel charbon employait-on à Brockville?—R. Celui de Spring-Hill.

M. Lapierre:

Q. Avant d'épuiser la question précédente, est-ce que l'on pourrait employer ce charbon bitumineux dans les fournaises qui consomment actuellement de l'anthracite?—R. Je pense qu'on en obtiendrait des résultats bien plus satisfaisants dans une fournaise spécialement construite. Il n'y a pas d'avantage à retirer en essayant de brûler dans un appareil de chauffage un autre combustible que celui pour lequel il a été établi.

Q. Quelle en serait l'origine ou la cause?—R. C'est une question à laquelle devrait répondre un ingénieur-chauffeur ou un ingénieur du combustible, qui possède plus de renseignements que j'en ai. Une fournaise peut être destinée à remplir certaines conditions et certaines qualités de combustible. Si on change le combustible, il faut s'y conformer dans la construction de l'appareil de chauffage.

Q. C'est-à-dire que les gens qui emploient à l'heure actuelle des fournaises qui brûlent l'anthracite seraient pratiquement obligés de les changer, s'ils voulaient se servir de votre charbon?—R. Je crois que oui, afin d'obtenir la même chaleur.

M. LOGAN: Qu'en dites-vous, monsieur Pratt?

M. PRATT: Je pense que cette déclaration est erronée. Nous avons prouvé que cela était faux en ce qui concerne l'Ouest. Lorsque nous avons commencé à nous servir du charbon de l'Alberta, le charbon que l'on recommandait pour le chauffage dans les fournaises était le charbon domestique de l'Alberta, et pour le chauffage des chaudières, le bitumineux, le même charbon que vous employez. Nous avons obtenu des meilleurs résultats du charbon bitumineux que du domestique. Nous avons mis de côté le charbon bitumineux pour adopter le charbon domestique. Tout dépend de la manière dont on met le charbon sur le feu. Nous avons constaté qu'en déposant le charbon sur le feu, comme il convient,

que l'on peut obtenir une plus grande chaleur dans les fournaises actuelles qu'avec l'anthracite. Lorsque vous dites que les fournaises sont conçues pour l'anthracite, vous faites erreur. Une fournaise n'est pas établie pour l'anthracite, ce n'est qu'une boîte à feu pour y jeter le charbon.

Le TÉMOIN: Il peut en être ainsi.

M. PRATT: On pourrait se servir dse mêmes appareils de chauffage pour ce charbon que pour n'importe quel autre.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un a-t-il d'autres questions à poser?

M. LOGAN: Je crois que c'est tout.

Le PRÉSIDENT: Avant que le comité s'ajourne, j'aimerais dire que M. Knox a proposé qu'il soit fourni à chaque membre de ce comité une copie des témoignages donnés devant le comité du Sénat. On vient de me dire qu'on est à transmettre six séries complètes des dépositions. On me dit qu'on a fourni à chaque député une copie des témoignages jusqu'à date, par l'entremise du bureau de poste.

M. LOGAN: C'est exact, monsieur le président. J'ai parlé ce matin dans l'interrogatoire du témoin, relativement au carburateur Robb, un dispositif par le moyen duquel on peut obtenir de meilleurs résultats de la combustion du charbon dans les fournaises. M. Robb est à Montréal, et il consent à se présenter ici et à déposer quand nous voudrons le faire venir. Je pense que ce serait une bonne chose que de le faire venir. Je vais donc proposer qu'il soit appelé comme témoin.

Le PRÉSIDENT: Quel jour recommanderiez-vous?

M. LOGAN: N'importe lequel.

Le PRÉSIDENT: Nous pourrions lui demander de venir mardi.

M. LOGAN: Très bien. Je vais vous donner son adresse. Son nom est Roland W. Robb.

Le PRÉSIDENT: Nous allons ajourner maintenant jusqu'à mardi matin prochain, à onze heures.

(Le comité s'ajourne jusqu'à mardi, le 22 mai 1923, à onze heures du matin.)

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ n° 429,
MERCREDI, le 23 mai 1923.

Le comité spécial permanent choisi sur les mines se réunit à onze heures du matin, M. Carroll au fauteuil.

M. R. W. ROBB est appelé et assermenté.

Le président:

Q. Monsieur Robb, quelles sont vos fonctions?—R. Je suis le gérant de district de la Robb Engineering Works et gérant de la Robb Coal Carburetor Company.

Q. Où sont leur bureau et siège social?—R. Notre siège social est à Amherst, Nouvelle-Ecosse; j'ai mon bureau à Montréal.

M. Logan:

Q. Monsieur Robb, avez-vous fait l'étude de la consommation économique du combustible pour les usages domestiques?—R. Oui, cela fait partie de mon commerce.

[M. R. W. Robb.]

Q. Quel a été votre associé dans cette étude?—R. La Robb Coal Carburetor Company, et M. D. W. Robb, ingénieur consultant, d'Amherst, Nouvelle-Ecosse

M. Forrester:

Q. Où se trouve votre usine?—R. A Amherst, Nouvelle-Ecosse.

M. Logan:

Q. Depuis combien de temps D. W. Robb est-il dans le commerce de la fabrication de machines?—R. Depuis quarante-cinq ans.

Q. C'est votre père?—R. Oui.

Q. Comme résultat de vos investigations, est-ce que votre père et vous avez produit un appareil dans le but de conserver le charbon?—R. Oui, nous avons un appareil appelé le Robb Coal Carburetor qui épargne au moins 20 p. 100 de la consommation de charbon dans la plupart des maisons, et dans les usines de force motrice, il épargne de 10 à 15 p. 100. Ces résultats ont été prouvés par des expériences que nous avons faites dans diverses parties du Canada.

Q. Voulez-vous avoir la bonté de décrire ce carburateur au comité?—R. Oui. Je pense que vous en trouverez la meilleure description dans les circulaires que j'ai avec moi; je peux vous les donner, de sorte que vous verrez en y jetant un coup d'œil en quoi il consiste, puis je peux vous donner des explications. J'ai ces circulaires en français et en anglais.

Q. Monsieur Robb, voulez-vous nous exposer les principes généraux de ce carburateur?—R. Pour commencer, je dirai que la combustion du charbon est très simple dans une fournaise pour le chauffage des maisons. C'est une loi reconnue par tous les ingénieurs que lorsqu'on brûle du charbon, la moitié de la combustion a lieu dans la couche de combustible, et l'autre moitié au-dessus de cette couche dans la chambre de combustion. Il faut de 16 à 18 livres d'air pour faire brûler une livre de charbon. Il n'en passe que la moitié entre les grilles dans le bas de la fournaise, et tout ce qui passe par là est absorbé dans les trois ou premiers quatre pouces de la couche de combustible. Il en résulte que lorsqu'on met du charbon sur le feu il ne fait que se carboniser; c'est-à-dire, que les gaz s'échappent sans se consumer à moins que l'on ne fasse parvenir de l'air à la couche de combustible. Si l'on ouvre le registre dans la porte du haut, l'air froid entre et refroidit la fournaise, et il se produit encore du gaspillage. Nous avons un dispositif simple. C'est une pièce de fonte—si vous jetez un coup d'œil à la dernière page de la circulaire, vous en trouverez une vignette. Voici un certain nombre de cloisons à l'intérieur. Cette pièce de fonte est boulonnée à l'intérieur de la porte du foyer, et elle devient très chaude. Nous faisons entrer l'air par la porte. Cet air passe au-dessus de ces cloisons; il se réchauffe et il est réparti au-dessus du combustible allumé. Je vous ai donné toute la description de ce carburateur. Si vous vous reportez à la page du centre vous y verrez deux illustrations de ce qui se produit; celle à l'angle droit du haut fait voir du charbon dont les gaz s'échappent sans se consumer. Dans l'angle inférieur du bas vous voyez le carburateur éparpillant l'air chaud au-dessus du charbon et faisant brûler ces gaz. Cela se produit lorsque le carburateur est en place. Des expériences ont démontré qu'il a été vraiment réalisé une épargne de 20 à 25 p. 100 sur les fournaises de maison avec ce dispositif, et il en résulte une dimunition de fumée considérable. Sans doute l'une ne va pas sans l'autre. Naturellement, parmi les gaz qui s'échappent il y en a de visibles et d'invisibles. Ce n'est pas rien que de la fumée gaspillée, si vous n'avez pas un dispositif de ce genre.

M. O'Connor:

Q. Vous changez réellement la fournaise en carburateur, n'est-ce pas?—R. Non, ce nom date de l'apparition de l'automobile. Cet appareil mélange l'air et

l'essence dans des proportions convenables; il en est de même pour celui dont je viens de vous parler. Il assure le mélange d'air qu'il faut avec ces gaz.

Q. Dans la fournaise?—R. Au lieu de l'essence et de l'air, il mélange les matières volatiles du charbon et l'air dans les proportions qu'il faut; il remplit exactement les mêmes fonctions qu'un carburateur.

Q. Dans le cas d'une automobile, que se passe-t-il à l'intérieur du carburateur? L'air et les gaz se mélangent, n'est-ce pas, dans des proportions convenables?—R. Oui, afin de vaporiser l'essence et de la rendre explosive. Par exemple, lorsque celle-ci est liquide, on peut y jeter une allumette et elle n'explose pas.

Q. Apparemment, vous avez là un appareil excellent, qui réchauffe l'air de telle sorte, que lorsqu'il arrive dans la fournaise il est dans un état tel qu'il se mélange dans les proportions convenables aux gaz et ceux-ci brûlent?—R. Oui.

Q. J'appelle cela changer la fournaise en un carburateur. Il n'y a pas de différence avec l'autre appareil.—R. Sans doute, le moteur consume l'essence.

M. Warner:

Q. Est-il difficile d'ajustement et de fonctionnement?—R. Réellement très facile. Le fait est qu'à Montréal un grand nombre de gens emploient des chauffeurs de fournaises. Ce sont des Italiens, plus ou moins instruits, et tout ce qu'il faut ajuster, c'est ce registre-papillon dans la porte du foyer. Vous le voyez à la première page. La vignette le montre grand ouvert. Il faut un ajustement différent pour les différents genres de combustibles. Lorsqu'on emploie le charbon bitumineux, lequel renferme une plus grande quantité de matières volatiles, il faut une plus grande quantité d'air, et on pourrait constater qu'il fonctionnerait mieux avec le registre à moitié ouvert. Avec le charbon dur ou anthracite, on se trouverait mieux de le fermer aux trois quarts, et en outre il ne faut pas oublier la clef dans le tuyau. Elle n'est pas indiquée ici, mais nous insistons sur ce point dans tous les cas, qu'avec la clef ordinaire, on arrive facilement à trouver la meilleure manière de l'ajuster afin d'obtenir les meilleurs résultats.

Le président:

Q. Il doit aussi diminuer énormément la quantité de fumée?—R. Oui.

M. Logan:

Q. Quel en est le prix?—R. Il est très bon marché. L'appareil ordinaire 6A pour les maisons coûte $25, installé. Par exemple, un homme qui consume —la plupart des consommateurs brûlent 10 tonnes de charbon au moins, et généralement davantage. Disons qu'il va en économiser 20 p. 100. Au prix actuel du charbon cela représente $30 à $35 par année, de sorte que l'économie qu'il réalise dépasse passablement ce qu'il a déboursé, et il fait cette économie tous les ans. En outre, sa maison est bien plus confortable, les calorifères sont plus chauds le matin, et ainsi de suite.

M. Drummond:

Q. Vous dites qu'on peut l'ajuster soit pour le charbon mou ou pour l'anthracite?—R. Oui.

Q. Je vois dans votre liste de prix que vous avez deux espèces de carburateurs; l'un pour le charbon mou, l'autre pour l'anthracite.—R. Comme question de fait, nous l'avons perfectionné plus que le besoin ne s'en faisait sentir. Dans le carburateur pour la houille, l'orifice est un peu plus grand, parce que la houille exige un peu plus d'air, et celui-ci convient mieux aux grosses chaudières pour les usines. Dans le cas de la fournaise ordinaire de maison, ce perfectionnement n'est réellement pas nécessaire.

Q. L'un ou l'autre fixé à la fournaise ordinaire de maison donnera satisfaction?—R. Il donnera satisfaction, mais dans le cas des fournaises considérables d'usines, qui brûlent la houille, les orifices sont plus grands.

M. O'Connor:

Q. Depuis combien de temps fabriquez-vous ces appareils?—R. Nous les fabriquons depuis un peu plus d'un an, maintenant.

Q. Combien sont en usage actuellement?—R. Je ne pourrais vous le dire au juste; je n'ai pas la liste pour les Provinces maritimes, mais je crois qu'il y en a environ 100 à Montréal, et à Toronto je crois qu'il y en a peut-être 150 ou plus.

M. Lapierre:

Q. Est-ce que son prix ne pourrait pas être diminué dans une grande mesure si son usage devenait général?—R. Oui, si son usage se généralisait, alors que nous pourrions le fabriquer en grandes quantités, et nous espérons y arriver l'année prochaine. L'année dernière, nous n'avons fait guère plus que de le mettre sur le marché, que de l'installer.

M. Forrester:

Q. Il n'augmente pas la consommation du charbon?—R. Non, il la diminue.

Q. Même lorsqu'on n'y voit pas?—R. Oui. Sans doute en en faisant usage il est possible de maîtriser le feu et d'obtenir une meilleure combustion que sans lui, parce que l'air arrive par-dessus.

M. Spence:

Q. Ce dispositif est fixé à l'intérieur de la porte de la fournaise?—R. Oui.

Q. Et il sort au dehors avec celle-ci?—R. Oui.

Le président:

Q. Est-ce que vous pouvez le fixer à n'importe quelle fournaise?—R. Oui.

M. Logan:

Q. Dans quels grands immeubles est-il en usage?—R. Je crois que le plus vaste immeuble à Montréal où il est employé est celui de la Canada Cement.

M. Lapierre:

Q. C'est le grand immeuble sur le square Phillips?—R. Oui. Sans doute il y a là une installation de force motrice; il y a de grosses chaudières. Je puis dire que les carburateurs ont été placés à l'essai sur une chaudière. On en a fait un essai qui a été suivi de très près. On a constaté que l'épargne réalisée représentait 12.4 p. 100. Comme résultat, l'autre chaudière a été munie de carburateurs, et on réalise maintenant une épargne s'élevant à environ $1,000 par année, contre un déboursé de $250. Vous comprendrez que le pourcentage de l'épargne n'est pas aussi grand avec des chaudières de ce genre que dans le cas d'une fournaise de maison, mais le rendement est plus grand au début, et le pourcentage de l'épargne n'est naturellement pas aussi élevé. La fournaise de maison est peut-être l'appareil qui gaspille le plus de charbon.

Le président:

Q. Est-ce que cet appareil n'éviterait pas de couvrir le feu? Je jette généralement une pelletée de cendres sur le charbon enflammé le soir. Est-ce qu'il éviterait de couvrir le feu dans une certaine mesure, savez-vous?—R. Oui, parce qu'il serait possible de fermer les registres bien plus et conserver néanmoins le feu. C'est logique. Il serait possible de faire pénétrer l'air et de le brûler plus lentement; le feu ne s'éteindrait pas. La grande difficulté lorsque l'on couvre le feu, c'est que le feu est trop ardent, au début, et il est probable qu'il s'étein-

[M. R. W. Robb.]

drait si on ne le couvrait pas. Il faut ouvrir le registre afin de laisser pénétrer une certaine quantité d'air, parce que tout l'air qui y pénètre passe par les grilles, et le charbon se consumerait probablement si l'on ne maîtrisait pas le feu ainsi.

M. Drummond:

Q. Est-ce qu'une garantie accompagne l'installation?—R. Oui.

Q. Quelle garantie donnez-vous?—R. Nous garantissons une épargne de 20 p. 100 dans le cas des fournaises de maison et nous les installons pour un essai de trente jours. Nous garantissons une épargne de 10 p. 100 pour les chaudières, et nous consentons à faire un essai à un taux fixe. Si nous ne constatons pas un épargne de 10 p. 100, nous enlevons le carburateur, et il n'y a rien à payer. Si nous faisons réaliser une épargne, l'acquéreur paie les frais de l'essai, lesquels s'élèvent généralement à $75 ou $100. C'est assez facile de faire un essai pour une fournaise de maison. Tout ce qu'il y a à faire c'est de tenir compte de la température et de pointer la quantité de charbon consommé.

Q. D'après votre garantie, il faut que l'essai se fasse par vos gens?—R. Nous faisons l'essai pour les futurs acquéreurs, et ils ont le privilège de le pointer.

Q. Voici ce que je voulais dire: quand vous vendez votre appareil à un particulier, le vendez-vous avec la garantie de tout essai fait par lui-même?—R. Nous laissons généralement cela à son propre jugement, et nous constatons invariablement que les gens sont absolument satisfaits.

Q. La plupart de ces appareils recommandables se vendent avec la garantie que si après 30 jours d'essai on est satisfait, paiement est fait, sinon, l'appareil est retourné. Est-ce là la garantie que vous donnez aux acheteurs?—R. Oui

M. Knox:

Q. Y a-t-il de ces appareils à Ottawa?—R. Non, je n'ai pas essayé de les introduire ici. Je puis dire de plus que mon frère, de Boston, en a vendu environ 1,000 dans ce district.

M. Lapierre:

Q. Vous manufacturez ces appareils dans une usine canadienne?—R. Oui, monsieur. Plusieurs de ces appareils sont compliqués et demandent beaucoup d'attention, ou ne fonctionnent pas bien. Celui-ci est simple, et une fois mis en place et convenablement ajusté, peut s'oublier.

Le président:

Q. Combien de temps cet appareil dure-t-il?—R. Il devrait durer aussi longtemps que le calorifère.

Q. Il est fabriqué des mêmes matériaux, je suppose?—R. Oui, c'est une fonte très épaisse.

Q. Avez-vous quelque autre déclaration à faire maintenant, monsieur Robb?—R. Relativement à ce carburateur, je dirai que nous en avons installé en plusieurs endroits importants pour des ingénieurs de renom. Par exemple, nous en avons installé pour des hommes comme G. H. Duggan, de la *Dominion Bridge Company,* et F. A. Combe, ingénieur consultant, gens qui comprennent les principes de la combustion, et nous avons maintenant leur approbation. Nous avons de nombreuses lettres de recommandation de gens de cette catégorie et, personnellement, je suis convaincu que si chaque maison était pourvue d'un de ces appareils, on épargnerait au moins 20 p. 100 du combustible. Il n'existe aucun doute à ce sujet. J'ai des copies des essais ici; je puis vous les laisser si elles peuvent vous être utiles. Ces essais ont été conduits par la *T. Eaton Company,* la *Canada Cement,* la *Maritime Telegraph and Telephone Company,* à Halifax, la banque Royale du Canada. Je puis dire qu'à Toronto,

[M. R. W. Robb.]

la banque de Toronto a installé un de ces appareils dans chacune de ses succursales; elle en a acheté dix; sir Clifford Sifton en a installé huit à Toronto.

M. O'Connor:

Q. Je suppose qu'il faut quelques minutes après que vous avez allumé le feu pour que l'appareil se réchauffe?—R. Oui.

Q. Il y a un peu de fumée d'abord?—R. Oui.

Q. Et ensuite, la fumée doit disparaître presque entièrement?—R. Toute la fumée n'est pas consumée, le volume en est considérablement réduit; mais le but n'est pas de consumer la fumée; il vous faudrait plus que cela pour consumer toute la fumée du charbon bitumineux. Le but est surtout d'obtenir une meilleure combustion.

M. Arthurs:

Q. Pourquoi insiste-t-on sur le registre?—R. Parce que vous avez alors de l'air au-dessus et au-dessous du feu et, par ce moyen, vous pouvez réduire de beaucoup le tirage de votre cheminée. Par exemple, si vous n'avez pas cet air au-dessus du feu, il vous faut ouvrir le registre davantage afin d'augmenter le tirage de votre cheminée et faire passer une plus grande quantité d'air à travers les grilles. En d'autres termes, vous forcez l'air sans obtenir une bonne combustion; vous gaspillez le charbon.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que la porte de tous les calorifères est munie d'un registre?

M. ARTHURS: Je crois que oui; presque tous les calorifères ont un registre.

M. SPENCE: Ne serait-il pas bon de mettre au dossier le résultat de l'essai de la compagnie T. Eaton?

M. LOGAN: Lisez-le, et nous l'aurons au procès-verbal; lisez quelques-unes des lettres d'approbation.

Le TÉMOIN: Voici le résultat de l'essai fait au magasin de T. Eaton, à Moncton; l'essai a été conduit par l'ingénieur de la compagnie, M. J. F. Mackinnon. On s'est servi d'un charbon bitumineux, le tout-venant de la mine de Spring-Hill.

Le président:

Q. C'est un charbon de la Nouvelle-Ecosse?—R. Oui. Le compteur à eau du tuyau d'alimentation de la chaudière a servi à mesurer l'eau, et le nombre de gallons impériaux enregistrés multiplié par 10, a donné le poids de l'eau en livres. On a pesé tout le charbon sur des balances réglementaires. La lecture du compteur à eau, du manomètre et du régulateur d'alimentation a été faite à toutes les 15 minutes et enregistrée par l'ingénieur de l'usine et M. Shaw, agent de la compagnie qui vend le carburateur. La chaudière était une chaudière tubulaire horizontale ordinaire d'une force de 150 chevaux, de 72 pouces de diamètre et de 18 pieds de longueur. Maintenant, j'ai ici les données complètes de l'essai; la liste est assez longue, mais si je donne un résumé des résultats, cela suffira peut-être. L'essai A s'est fait sans carburateur; l'essai B, avec le carburateur. L'essai a duré huit heures; vous remarquerez, d'après les chiffres, que le pourcentage de charbon que le carburateur a économisé est de 16.44 p. 100.

Q. Donnez le nombre de tonnes de charbon employé dans ces cas; est-ce le nombre de tonnes ou de livres?—R. Le nombre de livres. Vous remarquerez que le poids du charbon consumé sans le carburateur en huit heures a été de 5,100 livres et, avec le carburateur, de 5,250 livres. Je vais expliquer cela. Ces chiffres, à première vue, à l'homme sans expérience, semblent indiquer que l'on a brûlé plus de charbon avec le carburateur que sans l'emploi de cet appareil, mais les résultats sont indiqués par l'évaporation de l'eau et vous remarquerez que

[M. R. W. Robb.]

sans le carburateur la quantité totale d'eau évaporée a été de 27,200 livres et avec le carburateur, de 33,450 livres.

M. O'Connor:

Q. Peu importe la quantité de charbon consumée pourvu que vous combiniez les deux?—R. On compte le nombre de livres d'eau évaporée pour chaque livre de charbon consumé. Le calcul est fait ici et les chiffres sont comme suit: l'évaporation pour chaque livre de charbon, à 212 degrés, c'est ainsi que le calcul est fait, a été, sans le carburateur, de 6.40 livres, et avec le carburateur, de 7.66 livres. Le résultat net donne en pourcentage 16.44 p. 100 de charbon économisé.

Le président:

Q. Et l'essai terminé?—R. Pour une raison ou un autre, il y avait une plus forte charge sur la chaudière la seconde fois, une fois les carburateurs installés. Nous ne pouvions contrôler cela; la charge était plus forte que sans les carburateurs. Conséquemment, on a brûlé plus de charbon, mais évaporé une plus grande quantité d'eau en proportion.

Q. Et après cet essai, a-t-on conservé les appareils?—R. Oui, et on les a recommandés pour l'usine de Winnipeg.

M. Drummond:

Q. Cet essai ne s'appliquerait pas à un calorifère à air chaud?—R. Non, c'est là un tout autre problème.

Le président:

Q. Vous avez ici une longue liste de noms que je ne lirai pas, de gens qui ont fait l'essai et ont installé ces carburateurs. En font-ils encore usage?—R. Oui, tous en font encore usage.

Q. Désirez-vous entendre d'autres essais maintenant? Supposons par exemple, monsieur Robb, qu'un homme d'Ottawa désire avoir un de ces appareils, en feriez-vous l'installation?—R. Oui.

M. Drummond:

Q. Partout?—R. Dans n'importe quelle partie du Canada.

M. McBride:

Q. Je ne connais rien de ce carburateur, mais je dirai ceci: il y a quelques années, une compagnie accepta d'installer un calorifère dans un navire que je possédais. On me demandait $700, ou les économies d'une année en combustible.

Le PRÉSIDENT: Comme paiement?

M. McBRIDE: Oui, comme paiement. J'ai pensé que les économies d'une année en combustible serait la proposition la plus sûre, mais j'ai dû lui payer près de $1,200 à la fin de l'année au lieu de $700.

Le PRÉSIDENT: C'est-à-dire, que les économies s'élevèrent à $1,200?

M. McBRIDE: Oui.

Le président:

Q. Avez-vous d'autres déclarations générales à faire, monsieur Robb?—R. Je comprends que le but de ce comité est de découvrir comment le Canada pourrait se rendre indépendant au point de vue du combustible, et il me semble que le secret se trouve dans la question d'appareils de chauffage et dans la connaissance de la manière de conduire ces appareils. Nous avons, je crois, tout le charbon dont nous avons besoin, et du bon charbon, au Canada, dans l'Est comme dans l'Ouest, et il n'existe aucune raison pour que nous n'en fassions

[M. R. W. Robb.]

pas usage. Les consommateurs de charbon se divisent en trois classes; du moins, je les ai divisés ainsi. Il y a les manufacturiers, les usines industrielles, et le reste, qui tous emploient le charbon bitumineux. Il n'y a aucune raison pour qu'ils n'emploient pas notre propre charbon. La seconde classe comprend les installations de chauffage central, les maisons de rapport et les bureaux; ce sont des systèmes de chauffage assez considérables et la plupart font usage du charbon américain, pour la seule raison qu'on n'a jamais brûlé autre chose et que dans les grands centres, dans les villes, on s'objecte à la fumée de charbon bitumineux; mais on peut très facilement se débarrasser de cette fumée au moyen d'appareils. Naturellement, dans les villes, où se trouvent les grands édifices de rapport et de bureaux, il existe contre la fumée des règlements qu'il faut plus ou moins observer. On peut le faire facilement au moyen d'appareils. Il s'agit de convaincre le public et les ingénieurs de la nécessité de munir leurs calorifères et leurs chaudières d'appareils à cet effet. Dans tous les cas, il y va de leur propre avantage, car il est toujours possible de munir les grands calorifères d'appareils qui consumeront la fumée et économiseront le charbon.

M. O'Connor:

Q. Est-ce qu'il n'y a pas de sous-produit de la fumée, sous-produits très précieux, que l'on tire de ces appareils?—R. Non, je ne puis dire que tel est le cas pour le consommateur ordinaire; il vous faut un procédé spécial.

M. McBride:

Q. Avez-vous installé ces carburateurs sur une chaudière maritime écossaise?—R. Je crois que oui.

Q. Et quel a été le résultat?—R. Il n'y a aucune raison pour que les résultats ne soient pas les mêmes qu'avec les autres chaudières. Cet appareil ne convient qu'aux chaudières alimentées à la main et non aux chaudières avec tirage ou chauffage forcé ou muni d'un appareil spécial.

Q. On l'installe sur la porte de la chaudière, n'est-ce pas?—R. Oui.

M. Drummond:

Q. Je comprends que ce n'est pas un appareil qu'il serait bon de placer sur une locomotive, par exemple?—R. Non, une locomotive est à tirage forcé. La troisième classe que j'ai en vue comprend les consommateurs ordinaires que l'on pourrait diviser en deux catégories; le citadin et l'habitant urbain. Le citadin a toujours brûlé de l'anthracite et, naturellement, il y est habitué, mais le prix en est maintenant si élevé qu'il est presque prohibitif, et il n'existe aucune raison pour laquelle il ne brûlerait pas nos charbons mous. Ce n'est simplement qu'une question d'habitude. Naturellement, la question de la fumée entre en jeu pour ce qui est du citadin, mais pour ce qui est de l'habitant urbain, cette question disparaît. Dans la Nouvelle-Ecosse, on n'emploie pas autre chose, je crois. J'y ai brûlé le charbon de la Nouvelle-Ecosse toute ma vie. Je dirai que j'ai ici. . .

M. O'Connor:

Q. Lorsque vous dites "urbain" vous voulez dire "rural"?—R. Oui, c'est ce que je veux dire. Je voulais dire "suburbain". J'ai ici un tableau qui indique le coût comparatif du chauffage avec les diverses sortes de combustibles. Ce tableau a été publié dans le *Montreal Star*; j'ignore si quelqu'un d'entre vous l'a remarqué ou non; il a été compilé par un comité de l'Institut des ingénieurs du Canada, dont M. F. A. Combe, ingénieur consultant de Montréal, est président. Ce tableau est très intéressant, et les chiffres sont exacts, car on les a pris non d'après des essais spéciaux, mais d'après la pratique ordinaire, et je les ai vérifiés personnellement l'hiver dernier dans mon propre calorifère et la vérification est exacte, et vous verrez que les combustibles les moins dispendieux sont

[M. R. W. Robb.]

l'anthracite gallois, le charbon semi-bitumineux et le bitumineux. Par exemple, l'anthracite gallois coûte $24 par 100 pieds de radiation; le semi-bitumineux coûte la même chose et le bitumineux, tout venant, de bonne qualité, comme celui de la Nouvelle-Ecosse, $24.80. Ceci revient à peu près au même, car le consommateur ordinaire a à peu près 500 pieds de radiation, de sorte que notre propre charbon bitumineux ne coûte que 80 c. de plus que le gallois; multipliez par cinq, et vous n'avez que $4 de plus par année.

M. O'Connor:

Q. Par "semi-bitumineux" vous voulez désigner la même chose que le semi-anthracite; c'est une qualité moyenne entre l'anthracite et le bitumineux?—R. Oui, pratiquement.

Q. Le terme, d'après vous, désigne la même chose?—R. Oui. J'ai ici les chiffres obtenus par le chauffage du calorifère de mon père l'hiver dernier avec le charbon de Spring-Hill, comté de Cumberland, à $8 la tonne. Il a chauffé sa résidence à $22.34 les 100 pieds de radiation. Ces chiffres sont plus bas qu'avec tout autre charbon, mais probablement qu'à l'ouest des Provinces maritimes, à Montréal, vous ne pourriez l'obtenir à aussi bon marché, vous auriez à payer $10 la tonne probablement. Si ceci vous intéresse, je vous en laisserai une copie.

Le PRÉSIDENT: Suggéreriez-vous, messieurs, que nous placions ce tableau au procès-verbal?

M. LOGAN: Oui, c'est ce que je ferais.

COÛT ET ÉCONOMIE RELATIVE DU CHAUFFAGE AVEC LES DIVERS COMBUSTIBLES

Ce tableau est préparé d'après les prix courants de Montréal, en mai 1923, et ces derniers sont mentionnés dans l'article dont on a parlé.

Combustible nécessaire par saison pour chauffer 100 pieds carrés de radiateur à l'eau

Espèce de combustible	Prix par tonnes	Nombre de livres	Coût	Remarques
Anthracite gallois (criblé)...	$17 00	2,820	$24 00	Facile à brûler, feu très chaud; très peu de cendre; non trié mais devrait être criblé; se brise facilement.
Semi-bitumineux....	13 00	3,700	24 00	Gazeux, fumée légère; non trié, préférable pour calorifères à grand foyer et grande cheminée; les sections doivent être libres de suie.
Bitumineux (tout venant de bonne qualité).....	10 00	4,950	24 80	Fumée épaisse, sale; préférable non trié si le charbon est exempt de poussière; le foyer et la cheminée doivent être assez grands; les sections doivent être nettoyées chaque jour.
Bitumineux, houillères de Springfield, Comté de Cumberland, (Coût réel)......	8 00	5,588	22 34	
Résidence de D. W. Robb, du 1er oct. au 1er mai 1922-1923, (Coût réel)...........	10 00	5,588	27 93	
Semi-anthracite gallois...... (Criblé)	16 00	3,220	25 80	Combustion facile; gazeux; peu de cendre; le charbon n est pas trié mais doit être criblé; se brise facilement.
Coke (Métallurgique)........	16,50	3,150	26 00	Propre, cendre facile à manipuler; très faible tirage nécessaire; devient chaud très vite; léger (2 tonnes de coke donne le même volume que 3 tonnes de charbon); il faut alimenter le feu plus souvent qu'avec le charbon.
Coke (Usines à gaz).........	14 00	4,550	31 90	Semblable au coke métallurgique, mais plus friable et moins propre; demande plus d'attention, produit des scories, brûle vite à moins que le tirage soit très faible.
Anthracite des Etats-Unis..	16 25	4,000	32 50	Propre, de combustion facile; connu du consommateur ordinaire; quantités d'ardoise et de cendre rendant le tamisage de la cendre nécessaire.

Le TÉMOIN: Avant de conclure mes remarques, j'ai pensé qu'il vous serait peut-être utile, messieurs, d'obtenir d'un ingénieur un rapport sur les divers appareils que les ingénieurs recommanderaient pour la combustion de nos charbons. Un excellent homme serait M. F. A. Combe. Il a déjà une longue expérience comme président du comité spécial de l'Institut de génie du Canada qui a fait enquête sur les divers combustibles qui conviennent au consommateur. Je ne vois rien de plus à dire, à moins que vous ayez des questions à poser.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions, messieurs?

M. Drummond:

Q. Je vois dans cette plaquette que l'appareil fonctionne également bien avec le calorifère à bois?—R. Oui.

[M. R. W. Robb.]

Q. Est-ce que l'économie en bois serait la même?—R. Le même pourcentage, oui; pratiquement la même chose.

Q. Le bois ne donne pas autant de gaz que le charbon?—R. Il y a beaucoup de gaz dans le bois; c'est un gaz invisible, mais il s'échappe sans être consumé.

M. McBride:

Q. Comme dans le charbon?—R. Oui.

M. O'CONNOR: Si vous consultez les livres d'analyses déjà au dossier, je crois que vous pourrez établir une comparaison.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions, messieurs?

Le TÉMOIN: Vous pouvez étouffer un feu au bois aussi bien qu'un feu au charbon.

M. Logan:

Q. Utilise-t-on beaucoup de poussière de charbon à Montréal?—R. Oui; c'est un point que je désirerais mentionner. C'est un inconvénient que l'on pourrait faire disparaître avec des appareils. On utilise une grande quantité de criblures d'anthracite dans les édifices de bureaux et les maisons de rapport et le reste. Règle générale, on les mêle avec du charbon bitumineux, dans le seul but de réduire la fumée autant que possible. C'est un combustible dispendieux; il semble qu'il devrait être moins dispendieux que les autres à environ $8 la tonne, mais la valeur calorifique est très faible et il contient beaucoup de cendre, de poussière et de matières réfractaires, de sorte que, en somme, c'est réellement un combustible très dispendieux. En d'autres termes, il faudrait environ deux tonnes de ce charbon, c'est-à-dire de la poussière d'anthracite que nous avons aujourd'hui, pour égaler une tonne de notre charbon bitumineux. Avec l'emploi d'appareils, on peut se passer entièrement des criblures d'anthracite et employer le charbon bitumineux sans mélange. Il n'existe aucune raison pour que cela ne se fasse pas, et il en serait à l'avantage des consommateurs, car ils épargneraient plusieurs dollars chaque année.

M. O'Connor:

Q. Vous voulez dire que la poussière de tout charbon contient une quantité plus grande de matières réfractaires?—R. Oui, mais surtout les criblures d'anthracite que l'on trouve au Canada. On nous vend les criblures de la plus pauvre qualité. Il y en a de grandes quantités abandonnées sur le carreau et je me demande si on pourrait vendre aux Etats-Unis ce que l'on expédie au Canada.

M. Spence:

Q. On nous dit que maintenant on en fait des briquettes et que le mélange qu'on en fait donne un combustible de bonne qualité?—R. J'ignore ce point; je sais que les criblures du charbon gallois sont mises en briquettes.

Q. Je crois qu'un des témoins, M. Cox, a dit qu'il y a plusieurs centaines de mille tonnes de charbon près de Reading, Penn., en tas, depuis des années, et qu'ils conduisaient des expériences avec un agglomérant, et qu'ils avaient enfin découvert quelque chose de bon et en avaient vendu plusieurs wagons à environ $10 la tonne.—R. Même en briquette, la valeur calorifique serait encore faible, et le percentage de cendre, élevé. Je parle des criblures d'anthracite.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, y a-t-il d'autres questions? Si non, nous allons excuser le témoin. Nous n'avons pas d'autre témoin ce matin.

Le comité entreprend la discussion sur la situation quant à la tourbe, telle que présentée par M. Graham, d'Ottawa, et le président nomme un sous-comité comprenant MM. Lapierre, Spence et Kennedy, pour étudier la question et faire rapport au comité.

Le PRÉSIDENT: M. Spence a attiré mon attention sur une autre question. On a quelque correspondance accompagnant cet échantillon de combustible venant d'un M. docteur Dick Grant, directeur de culture physique à La Havane, Cuba. Ces documents furent adressés à l'hon. Arthur Meighen. Vais-je lire ces lettres ou vais-je en donner un court résumé?

M. SPENCE: Je crois qu'il vaut aussi bien en donner lecture; ce sera vite fait et la chose est très importante.

Le PRÉSIDENT (Il lit):

> " J'ai écrit il y a quelques jours relativement à un combustible breveté composé de vidanges, de sciure de bois, etc. Hier soir, j'ai vu un essai du combustible (fabriqué de sciure de bois) avec une machine de 150 chevaux; on n'avait pas fait de feu depuis dix jours, tout était absolument froid; 20 minutes après que le feu fut allumé, nous avions 15 livres de vapeur, et 52 minutes et 27⅗ secondes après, la soupape de sûreté fut soulevée. Puis la charge fut dirigée des autres chaudières à celle-ci pendant une heure et vingt minutes, alors qu'on arrêta l'alimentation du feu; une heure après, la machine prenait encore toute sa charge de cette chaudière qui indiquait encore une pression de 100 livres lorsque la charge se dirigea de nouveau vers les autres chaudières.
>
> M. George m'a dit que ce combustible possède six calories de plus que le meilleur charbon bitumineux et deux de plus que l'anthracite. J'inclus une lettre signée de sa main et dans laquelle il donne son opinion sur ce genre de combustible.
>
> Je me rappelle avoir vu à Arnprior, aussi bien qu'à Hull et autres endroits le long de la rivière Ottawa, d'immenses amas de sciure de bois; dans plusieurs parties du Canada se trouvent d'aussi grands dépôts de sciure de bois qui vaudraient des millions de dollars si on les convertissait en combustible de ce genre. La fabrication en est très rapide et on pourrait en peu de temps en obtenir des millions de dollars même si on le vendait à un prix aussi modeste que cinq dollars et demi la tonne, ce qui laisserait un gain net de trois dollars la tonne, tout en donnant un combustible de meilleure qualité que celui que l'on peut acheter à dix-huit dollars.
>
> J'avais fait préparer un baril des diverses qualités du combustible pour vous les expédier, mais comme les frais de transport serait de 25 dollars, je ne les expédierai pas avant d'avoir de vos nouvelles. Je crois qu'il serait bon que le gouvernement canadien, ou des hommes d'affaires qui voudraient profiter de l'occasion d'amasser une fortune, tout en rendant un service incalculable au Canada en lui épargnant les sommes formidables que demande l'achat du charbon américain, envoient un expert en combustible ici à ce sujet.
>
> Je veux vous envoyer par la poste un petit échantillon du même genre de combustible que celui dont on s'est servi hier soir et vous verrez ce dont il s'agit; lorsque fabriqué avec une haute pression, la qualité en sera meilleure, car celui-ci n'a été pressé qu'à la main. J'espère que vous vous intéressez à la question du combustible au Canada et surtout à ce genre de combustible qui, j'en suis sûr, sera une des plus précieuses acquisitions pour le pays et le peuple du Canada vous en sera reconnaissant.
>
> Bien à vous,
>
> DICK GRANT.
>
> P.S.—Ce combustible brûle pratiquement sans fumée, à peu près comme l'anthracite.

Voici une autre lettre adressée à l'hon. M. Meighen, en date du 24 avril:

" Je me permets de vous envoyer un nouveau genre de combustible artificiel que l'on peut fabriquer avec toute matière organique telle que la sciure de bois, la paille ou des vidanges, à moins de trois dollars la tonne, car l'inventeur peut fournir le fluide nécessaire à la fabrication à 2c. et ½ le gallon; quatre-vingts gallons suffisent à la fabrication d'une tonne de combustible.

J'ai vu la semaine dernière un essai du combustible, fait par un officier de réserve de la marine de Sa Majesté, contre le charbon et le pétrole, et le charbon artificiel a été jugé le plus satisfaisant. Cet officier a été assistant ingénieur sur le *Queen Mary* à la bataille de Jutland, et aussi sur le *Vampire* dans sa course du record universel entre Plymouth et New-York. Il dit qu'il n'a jamais vu ou employé un combustible qui égale celui-ci en efficacité, et il est positif que sa fabrication non seulement résoudra le problême du combustible, mais révolutionnera la production de la haute énergie.

Les énormes accumulations de sciure de bois dans tout le Canada pourraient être converties en combustible de ce genre et vous serez surpris lorsque vous verrez et ferez l'essai de l'échantillon que je vous envoie et qui est composé des mêmes matériaux. Il y a aussi plusieurs sous-produits très précieux que l'on peut recueillir dans une usine convenablement outillée; une installation générale de ces usines dans tout le Canada serait une source de grande richesse nationale et serait la cause de gratitude extrême envers celui qui aurait soutenu le mouvement, si cela peut se faire, et j'imagine que vous êtes en mesure de l'entreprendre.

Avec nos meilleurs souhaits et l'espoir que l'échantillon se rendra sans accident et dépassera vos espérances, si vous vous intéressez à un problème de ce genre que l'on peut difficilement appeler une question légale, bien qu'au fonds elle le soit absolument.

Je suis votre tout dévoué,

DICK GRANT.

P.S.—Si vous ne vous intéressez nullement à la question, après que vous aurez reçu l'échantillon, je considérerais comme une grande faveur si vous vouliez bien référer le tout à quelqu'un qui pourrait s'y intéresser, car je crois que c'est là une des plus grandes opportunités que l'on puisse soumettre à votre attention, comme entreprise ou utilité.

DICK GRANT.

Voici une autre lettre, en date du 12 mai, qui se lit comme suit:

" J'ai reçu votre lettre du 30 avril le 15 mai, et vous ai envoyé un échantillon du combustible fabriqué avec de la sciure de bois le 9 mai par courrier régulier de première classe, car il ne semble pas y avoir de colis postal entre Cuba et le Canada. Je désirais envoyer l'échantillon par messageries, mais les compagnies m'en ont dissuadé, car il faut généralement trois mois pour qu'un colis atteigne le Canada de cette façon.

"Si, après examen, l'échantillon que je vous envoie vous intéresse, comme je l'espère après que vous aurez lu l'extrait du journal de ce matin que j'inclus, je crois alors qu'il serait logique d'envoyer un expert en combustible ici pour voir les divers genres de combustible que l'on fabrique et y surveiller un essai pratique comme celui dont je vous ai parlé. Ainsi, vous n'aurez pas à préparer une usine pour la fabrication du com-

bustible et à disposer les grilles du foyer de manière à obtenir les meilleurs résultats, car notre usine ici fabrique le combustible régulièrement et la machine de Lykes Bros. est à notre disposition.

"Partout où on coupe du bois à pâte, les débris peuvent être convertis en combustible de ce genre. Il faut un quart de tonne de ce combustible pour fabriquer 2 tonnes du même combustible, et si on le fabrique en même temps qu'on exploite une usine d'énergie électrique ou de force motrice, la cuisson peut se faire au moyen de la chaleur de la fumée alors qu'elle passe dans la cheminée. Une tonne de sciure de bois donne plus d'une tonne de combustible, environ 400 livres de plus.

Bien à vous,

DICK GRANT.

Maintenant, voici une lettre de La Havane, adressée, je suppose, au docteur Grant; elle est datée du 21 avril 1923, et est comme suit:—

"Je, Louis Geeorge, ingénieur en chef, Lykes Bros., La Havane, Cuba, le 19 avril 1923, ai fait l'essai d'un produit substitutif du charbon, de la *The Industrial Carbonifera T. K. Co.* Nous avons obtenu 150 livres de vapeur en 30 minutes dans la chaudière Henie d'une machine de 150 chevaux et avons maintenu la dite pression pendant une heure, la machine portant toute la charge. Je suis par conséquent convaincu que ce produit est supérieur au charbon bitumineux et aussi bon que l'anthracite. Et, à mon avis, s'il était fabriqué avec l'outillage convenable au lieu de l'être à la main, comme actuellement, il serait supérieur à tout charbon connu.

"Pour plus amples renseignements, référer au signataire de ce document.

M. LOUIS GEORGE,
Comm. R. N. V. R.

Autrefois de l'escadre Horwick,
Commandant Turwod.

C'est tout pour la correspondance.

M. LAPIERRE: Ce procédé serait d'une immense importance pour le nord de l'Ontario où on trouve un si grand nombre d'amoncellement de sciure de bois que l'on n'utilise pas et qui contaminent nos cours d'eau; je crois que la chose est assez importante pour justifier une enquête plus approfondie, car il me semble que la question est très importante au point de vue du Canada.

Le PRÉSIDENT: Savez-vous si on a fait l'essai de ce combustible au Canada auparavant?

M. O'CONNOR: Pas que je sache.

M. LOGAN: Je crois avec M. Lapierre que c'est une des questions les plus importantes qui soient venues devant le comité. Si on peut utiliser la sciure de bois et autres matériaux de cette nature pour en fabriquer un combustible. . .

M. SPENCE: Si la chose est réellement aussi bonne qu'on le prétend, ce sera merveilleux au point de vue de la solution du problème du combustible dans ce pays; le problème n'aura pas disparu entièrement, mais cela contribuera beaucoup à l'amélioration de la situation actuelle. Nous devrions demander à nos experts de faire l'essai des échantillons, et je suggère que vous leur transmettiez ces lettres et le combustible pour qu'ils en fassent l'essai avant notre prochaine séance.

M. LAPIERRE: Si vous considérez que presque toute la sciure de bois se trouve dans le centre de l'Ontario, là où le charbon est le plus rare, vous comprendrez l'importance de la question. Ceci s'applique au centre de l'Ontario où se trouvent les grandes villes et où il n'y a pas de charbon.

M. SPENCE: Je crois que si le combustible peut se fabriquer avec la sciure de bois, on pourrait également utiliser la paille.

Le PRÉSIDENT: Vous suggérez que l'on envoie cet échantillon à l'essayeur des combustibles du gouvernement?

M. SPENCE: M. Meighen croit qu'il y va de l'intérêt du pays et m'a demandé de soumettre la chose au comité.

M. LAPIERRE: Je crois que nous pourrions obtenir des renseignements très précieux de la division de biologie et du ministère des Mines; on devrait s'intéresser à la question.

M. SPENCE: Il dit dans sa lettre que vous pouvez obtenir l'agglomérant à $2\frac{1}{2}$ c. le gallon. Je ne crois pas que l'on puisse se procurer l'agglomérant à ce prix dans notre pays. On augmente le poids en y ajoutant plus d'agglomérant. En ajoutant 400 livres d'agglomérant à une tonne de sciure on obtient ainsi 2,400 livres.

Le PRÉSIDENT: Très bien, je vais envoyer les lettres et le combustible au bon endroit.

S'il n'y a pas autre chose, le comité va maintenant ajourner.

Le comité s'ajourne.

DISCUSSION

CHAMBRE DES COMMUNES,

SALLE DE COMITÉ Nº 436,

JEUDI, 14 juin 1923.

Le comité permanent des Mines et Minéraux se réunit à 11 heures de l'avant-midi, sous la présidence de M. Carroll.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, la première question à soumettre au comité ce matin se rapporte au témoignage de deux témoins que l'on a, semble-t-il, très mal transcrit. Il s'agit du témoignage de M. Haanel du ministère des Mines et de celui de M. Avard, venu de la Nouvelle-Ecosse, je crois. Personnellement, j'ai promis à M. Haanel que nous verrions à ce que son témoignage tel que donné ou transcrit, tel que rapporté au procès-verbal, soit changé, et je crois que le témoignage de M. Avard est presque aussi mal rapporté. Je suppose qu'il nous faut une résolution à l'effet que le n° 14 soit réimprimé.

M. SPENCE: Les témoignages n'ont-ils pas été rapportés tel que donnés?

Le PRÉSIDENT: Il dit que non.

M. SPENCE: Ces sténographes se trompent rarement.

M. GARLAND: Je crois que simplement, dans le cas d'un témoin surtout, il ne s'agit pas de M. Haanel mais d'un autre témoin, le témoignage était très pauvre. Le témoin était très faible, il devint erratique et embarrassé au cours du contre-interrogatoire. Je ne crois pas que les sténographes soient à blâmer.

Le PRÉSIDENT: Je ne blâme pas du tout les sténographes. Je ne dis rien contre eux.

M. GARLAND: Pourrions-nous avoir des explications sur ce qu'il y a à reprendre dans le témoignage tel que rapporté?

M. MCBRIDE: Si on change le témoignage, ce ne sera plus un témoignage assermenté. Nous ne pouvons lui permettre de changer son témoignage et l'accepter comme tel.

M. DAVIS: Faudrait-il alors rappeler ce témoin?

Le PRÉSIDENT: Je crois que les sténographes eux-mêmes admettront qu'il y a eu erreur.

M. O'CONNOR: Je me rappelle que le témoignage de cet homme était très difficile à prendre.

M. LOGAN: Je propose que ce témoignage soit réimprimé.

M. SPENCE: S'agit-il de changements importants ou non?

Le PRÉSIDENT: Les changements dans le témoignage de M. Haanel sont très importants.

M. SPENCE: Un homme fait ici une déclaration sous serment et ensuite, lorsqu'il voit qu'elle ne se lit pas bien, il la change.

M. GARLAND: Je suggère que le greffier lise cela au comité.

Le GREFFIER: Je crois que je ne pourrais me faire comprendre; les remarques sont absolument techniques, mais je vais vous soumettre les corrections.

M. MCBRIDE: Supposons que nous fassions les changements; des copies de l'original sont déjà en circulation; supposons que la question est soulevée pendant un débat de la Chambre. Une personne pourrait avoir une première copie et une autre une seconde, et le comité serait alors exposé à toutes sortes de critiques.

M. KENNEDY: Ne pourrait-on pas publier ceci comme rapport séparé?

Le PRÉSIDENT: C'est ce que je lui ai suggéré, de publier ceci comme errata. Ferons-nous cela, messieurs?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Maintenant, qu'allons-nous faire relativement au témoignage de M. Avard? Préparerez-vous quelque chose, monsieur Logan, comme errata au témoignage de M. Avard?

M. LOGAN: Je ne crois pas qu'il y ait assez d'erreur pour cela. Ce sont des erreurs insignifiantes.

Le PRÉSIDENT: Très bien. Maintenant, j'ai télégraphié, il y a quelque temps, à la *Alberta Coal Operators' Association*, de Calgary. C'était le 23 mai. Le télégramme se lisait comme suit:—

> " *Alberta Coal Operators' Association,*
> Calgary, Alta.
>
> " Il y a quelques semaines, sir Henry Thornton, au nom des chemins de fer Nationaux du Canada, offrit tarif neuf dollars par tonne pour transport charbon de l'Alberta dans Ontario, pourvu que exploiteurs de houillères aux points d'expédition veuillent bien coopérer pour atteindre but commun. Comité des mines et minéraux Chambre des Communes étudiant question désire savoir ce que vous avez fait pour aider.
>
> " W. F. CARROLL, président."

On a envoyé également un télégramme semblable au premier Greenfield de l'Alberta, et on n'a pas reçu directement de réponse de lui, bien que son secrétaire ait répondu; nous avons sa réponse ici. La réponse au télégramme adressée aux exploiteurs de houillères est venue de Drumheller, Alta, le 26 mai; elle est comme suit:—

> " En réponse à la demande de renseignements adressée à la *Coal Operators' Association* relativement à la coopération avec les chemins de fer pour expédier du charbon en Ontario, avons étudié la question. Concluons qu'il n'y a positivement aucune chance d'expédier en quantité à

neuf dollars charbon domestique préparé vendu presque au prix coûtant à l'ouverture de la mine. Directeurs des chemins de fer Nationaux, cette semaine, refusèrent charbon pour expédition dans Ontario à neuf dollars sauf par convoi cinquante wagons d'un seul consignateur à même destination. Restriction ridicule. Ne pourrions expédier ainsi même à six dollars par tonne.

"S. L. McMULLEN, secrétaire,
"*Red Deer Valley Coal Operators's Assn.*"

Après discussion, la question est abandonnée pour étude ultérieure lors de la préparation du rapport.

Le PRÉSIDENT: Il y a quelque temps, on a apporté devant ce comité un échantillon de combustible reçu de La Havane. On l'a soumis à M. Haanel, du ministère des Mines, et il écrit comme suit:—

"Cher monsieur,

Le 25 mai, j'ai reçu de M. Dun, greffier du comité, une lettre demandant d'examiner, dans notre laboratoire, des échantillons d'un combustible breveté reçu de La Havane, et de faire rapport au comité.

Je viens de recevoir ce rapport, et j'en inclus deux copies pour votre comité.

D'après les analyses et autres essais conduits dans nos laboratoires, vous remarquerez que la proportion de cendre est surtout élevée, que la valeur calorifique est faible et que le combustible absorbe facilement l'humidité. Il semble, d'après l'échantillon soumis, que les briquettes fabriquées avec la sciure de bois, de cette façon, ne seraient pas populaires si on les plaçait sur le marché.

Bien à vous,

(Signé) B. F. HAANEL,
Ingénieur en chef,
Division des combustibles et des essais de combustible."

Suit le rapport ou analyse que soumet M. Haanel:—

"RAPPORT DE L'ANALYSE

d'un échantillon de briquettes de sciure de bois reçu de La Havane, Cuba, envoyé à l'honorable Arthur Meighen par M. Dick Grant et référé à M. B. F. Haanel par le comité du combustible, Chambre des Communes.

	Résultats enregistrés
Analyse immédiate	
Humidité	6.3%
Cendre	16.0%
Matière volatile	52.1%
Carbone fixe	25.6%
Soufre	0.7%
Valeur calorifique	
Calories anglaises, par livre	7,240
Gravité spécifique apparente (d'une seule briquette)	0.82

REMARQUES:

(*a*) Ce combustible, d'après l'analyse ci-dessus, correspond à peu près aux bois canadiens qui contiennent une égale proportion d'humidité. La quantité de cendre que contiennent ces briquettes de sciure de bois est cependant anormalement forte.

(*b*) La gravité spécifique apparente, 0.82, est significative. Le poids brut de ce combustible est d'environ 29 livres par pied cube, tandis que l'on compte généralement 32 livres par pied cube pour la tourbe séchée à l'air, 16 livres pour le bois de chauffage ordinaire et 55 livres pour les charbons anthracites.

(*c*) Au point de vue de l'absorption de l'humidité, ces briquettes de sciure de bois sont pauvres. Si on les plonge dans l'eau, elles s'amollissent, et se brisent si on les manipule.

(*d*) Les briquettes de sciure de bois semblables aux échantillons soumis doivent être classées avec le bois et la tourbe séchée à l'air et ne peuvent servir qu'avec l'anthracite, le coke, etc., elles ne peuvent remplacer aucun des combustibles domestiques ordinaires.

Rapport préparé par

M. M. NICOLLS & MOHR,
Chimistes."

Le PRÉSIDENT: Je crois que ceci règle le cas.

Monsieur MEWBURN: Je ne suis pas membre du comité, mais on a soumis une question au ministre des Finances et cela pourrait peut-être intéresser le comité. Il s'agit de manufacturer du coke pour fins domestiques avec le charbon bitumineux. Je crois que vous avez étudié cette question. Si je ne me trompe, on accorde actuellement un drawback de 99 p. 100 sur le charbon bitumineux brut qui sert à la fabrication du coke dont se servent les manufacturiers. Dans la ville de Hamilton, on est à construire une immense usine à coke qui coûtera $2,250,000. Le conseil de ville et des gens représentant les endroits environnants, où la situation a été sérieuse l'hiver dernier au point de vue du combustible, semblent en être venu à une entente avec cette compagnie dans le but de dépenser une somme additionnelle de $100,000 pour la fabrication du coke pour les fins domestiques. Ils se proposent d'atteindre un rendement de 100,000 tonnes par année, et ils se sont de plus engagés par écrit de vendre le coke, pour les fins domestiques, $1.50 meilleur marché que le prix de l'anthracite. Nous croyons, qu'au point de vue de l'intérêt vital de la population, qui s'est trouvée en face d'un problème très sérieux en ce qui concerne le chauffage, que le gouvernement devrait songer à faire disparaître ces droits sur le charbon bitumineux pour les fins domestiques, tout comme il le fait pour le charbon qui doit servir aux fins manufacturières. Naturellement, nous reconnaissons le fait que le ministre et le gouvernement diront peut-être: "Pourquoi ne pas utiliser le charbon de la Nouvelle-Ecosse ou de l'Alberta?" Pour des raisons techniques, on dit que ces charbons ne conviennent pas aussi bien à ces fins que le charbon de Pittsburg, mais la principale difficulté se trouve dans la question des taux de transport, et le ministre admet qu'il est impossible de livrer le charbon de la Nouvelle-Ecosse en Ontario de façon à faire concurrence au charbon des Etats-Unis. Naturellement, on répond que le public devrait s'habituer à employer le charbon canadien. Je partage cette opinion; on est actuellement à faire l'essai du charbon de l'Alberta aux environs de Kitchener et dans tout ce district, mais si le gouvernement pouvait trouver moyen de faire disparaître ces droits, même pour une courte période, on en retirerait de grands avantages. Je crois que la Commission du combustible du Dominion a fortement recommandé ceci comme substitut à l'anthracite. Je vous remercie beaucoup de votre courtoisie en me permettant de venir faire ces quelques remarques.

Une discussion s'ensuit et la question est réservée pour étude ultérieure.

Le PRÉSIDENT: J'ai ici un télégramme du Board of Trade d'Edmonton, que je désire placer au procès-verbal.

" Edmonton, Alta, 14 juin 1923.

"W. F. CARROLL,
Ottawa, Ont.

Board of Trade d'Edmonton en faveur que votre comité recommande crédit pour transport du charbon et outillage d'ingénieurs experts pour déterminer la plus forte réduction possible dans le coût du transport du charbon de l'Alberta dans l'est du Canada. Remettez copie président du comité du Sénat.

(Signé) JOHN BLUE,
Sec. Board of Trade."

Discussion.

M. GARLAND: M. Kennedy m'a prié de lire une lettre de A. Chard, surveillant du transport des marchandises du ministère des Chemins de fer et des téléphones, Alberta, dans laquelle se trouve inclus un mémoire qu'il a préparé lui-même avec M. McGeer sur le témoignage qu'a rendu M. Lanigan. La lettre et le mémoire sont comme suit:—

EDMONTON, 29 mai 1923.

"Cher monsieur KENNEDY,

D'après les rapports des journaux, nous faisons peu de progrès avec notre requête demandant des taux moins élevés sur le transport du charbon dans Ontario. Je vous inclus un mémoire que M. McGeer et moi-même avons préparé comme critique à la déclaration de M. Lanigan publiée dans les journaux, il y a quelques jours, et dans laquelle il prétend que le coût net du transport était de $9.90, de Lethbridge à Toronto. Ces chiffres, compilés d'après les rapports annuels, peuvent vous être utiles.

Je remarque dans votre lettre du 23 avril que vous n'avez pu tirer parti du renseignement fourni parce que l'on n'a pas permis la discussion de la résolution en Chambre. Cependant, je crois que la publicité accordée à la route de l'Ouest aura pour effet de nous apporter l'égalisation des taux sur le grain et les autres commodités qui nous intéressent le plus. Je dois être à Ottawa au cours de la première semaine de juillet, alors que le Cabinet doit étudier de nouveau l'appel.

Bien à vous,

A. CHARD,
Surveillant du transport des marchandises."

M. D. M. KENNEDY, M. P.,
Chambre des Communes,
Ottawa, Ont.

" Relativement à la déclaration de M. Lanigan, publiée dans le *Journal,* d'Edmonton, en date du 16 mai 1923, et laquelle se lit comme suit:—

' M. W. B. Lanigan, directeur général du transport des marchandises du Pacifique-Canadien, rendant témoignage ce matin devant le comité des mines et minéraux de la Chambre, a dit que le coût net du transport du charbon de Lethbridge à Toronto était de $9.90.'

Il me semble que le coût que fixe M. Lanigan est exceptionnellement élevé. La distance moyenne des houillères de l'Alberta aux divers en-

droits de l'est du Canada est d'environ 2,200 milles. Le chiffre de M. Lanigan, $9.90 par tonne, sur le convoi qu'il a choisi, soit un convoi de cinquante wagons d'une capacité de 46 tonnes chacun, donnerait une recette brute de $22,770 par convoi. D'après le rapport annuel du Pacifique-Canadien de 1922, les recettes des convois de marchandises par train-mille sont données à la page 34, comme étant de $5.32. Ceci donnerait un revenu de $11,704 sur le même mouvement d'un train de charbon, de l'Alberta à l'est du Canada. Le coût de l'exploitation par train-mille, en moyenne, sur tout le réseau, a été de $4.02 en 1921. Le coût de l'exploitation d'un convoi chargé de charbon de l'Alberta à l'est du Canada serait en somme de $8,844. Il est vrai qu'il y aurait un mouvement de wagons vides de l'est du Canada à l'Alberta, mais au plus, le mouvement des wagons vides ne devrait pas coûter plus de 50 p. 100 du coût du mouvement des wagons pleins, ce qui donnerait pour le Pacifique-Canadien, pour le mouvement d'un convoi de charbon, y compris le mouvement des wagons vides, un coût total de $13,266.

Comme le charbon est une marchandise de basse classe au point de vue de la valeur et une commodité à tonnage maximum au point de vue du volume, il est raisonnable de supposer que le revenu que peut rapporter le mouvement du charbon doit être de beaucoup inférieur à la moyenne, et il est raisonnable de supposer que le coût de manipulation du charbon doit être bien en-dessous du coût moyen.

Il faut considérer de plus la longueur du trajet lorsqu'il s'agit de transporter du charbon de l'Alberta dans l'est du Canada; il y a là un avantage indéniable qui aide à réduire les frais d'exploitation, si on compare au transport à courte distance où un faible millage doit absorber les mêmes frais aux points de départ et de destination et les mêmes dépenses fixes que dans le cas du transport à longue distance. Il faut considérer de plus que le matériel roulant qui sert au transport du charbon serait, autrement, laissé sur les voies d'évitement.

A la lumière de ces faits, il est évident que le coût qu'a fixé M. Lanigan, $9.90, n'est pas exact, et il semble qu'un taux de $8 par tonne couvrirait non seulement tous les frais d'exploitation, mais laisserait encore une marge substantielle de profit.

En 1921, année où le coût d'exploitation a été très élevé sur le Pacifique-Canadien, le coût moyen par train-mille a été de $4.02. Supposant que la distance des houillères de l'Alberta aux points de consommation de l'est du Canada est de 2,200 milles, et supposant que le coût du mouvement des wagons vides est le même que celui des wagons pleins, et supposant que tous les wagons qui transportent du charbon à l'est du Canada reviennent vides, nous aurions un mouvement de convoi de 4,400 milles. Ceci donnerait un coût total, si on prend le coût moyen du Pacifique-Canadien pour l'année 1921, de $17,688 au lieu de $22,770, comme le prétend M. Lanigan, soit une différence d'un peu plus de $5,000.

Les recettes par train-mille, en moyenne, pour tout le réseau, sont données comme étant de $5.32. Les recettes par train-mille avec un taux de $9.90 la tonne sur une distance de 2,200 milles pour le train qu'a choisi M. Lanigan, seraient de $10.35, ou $5.03 de plus que les recettes moyennes par train-mille pour tout le réseau. Il est vrai que l'on n'a pas tenu compte du mouvement des wagons vides dans ce calcul, mais il est absurde de dire que le coût du mouvement des wagons vides serait aussi élevé que celui du mouvement des wagons pleins. Le fait est que tous les chiffres mentionnés ici sont les chiffres maxima au point de vue du chemin de fer. Il est bien certain que l'on transporterait un tonnage beaucoup plus élevé que celui que comporte le train de M. Lanigan. Il est aussi

raisonnable de supposer qu'un certain nombre de wagons retourneraient plus ou moins remplis. M. Lanigan peut certainement trouver une base quelconque pour justifier sa théorie que le coût serait de $9.90 la tonne, mais si les chemins de fer désiraient réellement apporter le charbon de l'Alberta dans l'est du Canada pour y faire concurrence au charbon américain, actuellement d'usage générale, on pourrait obtenir un taux de beaucoup moindre que $9.90."

Une discussion s'ensuit.

Il est proposé et adopté que le président nomme un sous-comité pour discuter le rapport en Chambre et pour faire des suggestions à la prochaine réunion du comité. Le sous-comité est nommé comme suit: MM. Garland, Logan, Ross et Spence.

On soumet une communication de M. James Graham relativement à la question de la tourbe; elle est acceptée et déposée au dossier. M. Graham comparaît devant le comité et y fait une déclaration, demandant au comité de recommander au gouvernement de lui accorder une somme de $1,250, à condition qu'il consacre une somme égale à la démonstration de l'exactitude de ses déclarations touchant son procédé pour la préparation de la tourbe. La question est référée au sous-comité nommé plus haut.

Le comité s'ajourne.

INDEX

ALBERTA ET HOUILLE DE L ALBERTA

Errington

Stutchbury

McAulay

Stork, M.P.

Cox

Magrath

Carroll, M.P.

CHAUFFAGE CENTRAL

Wanklyn

Stutchbury

Carroll, M.P.

Pratt

COKE ET COKÉFICATION

Wanklyn

Cox

Magrath

Butler

Chisholm

McEachern

Mewburn, M.P.

TAUX DE TRANSPORT—*Voir Transport*

FOURNAISES ET POÊLES

Wanklyn

Stork, M.P.

ROBB

REMARQUES GÉNÉRALES

WANKLYN

O'CONNOR

STUTCHBURY

COX

MAGRATH

CHISHOLM

PRATT

ROBB

SPENCE, M.P.

HAANEL

HOUILLE DU NOUVEAU-BRUNSWICK

O'CONNOR

CARROLL, M.P.

NOUVELLE-ÉCOSSE ET CHARBON DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE

WANKLYN

O'CONNOR

COX

MAGRATH

DICKSON

CHISHOLM, M.P.

CARROLL, M.P.

McEACHERN

AVARD

ONTARIO ET HOUILLE D'ONTARIO

O'Connor

Cox

TOURBE

Wanklyn

Graham

Camsell

Haanel

SASKATCHEWAN

Magrath

TRANSPORT

O'Connor

Campbell

Garland, M.P.

Cox

Martin

Butler

Dickson

Campbell, M.P.

CHISHOLM, M.P.

CROMBIE-MALLORY

LANIGAN

PRATT

AVARD

KENNEDY, M.P.

CHARBON CARDIFF

WANKLYN

CHISHOLM, M.P.



